


2007044088

ВОЕННО-ГЕОГРАФИЧЕСКІЙ ОБЗОРЪ

КАВКАЗСКО-ТУРЕЦКОЙ ГРАНИЦЫ

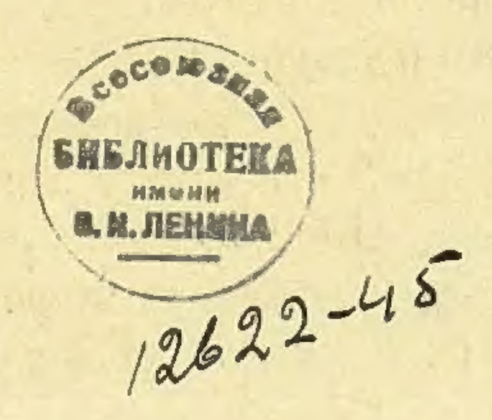
Составилъ
Генералъ-Маіоръ Э. Э. Аеземанъ.

Изданіе Отдѣла Генеральнаго Штаба Окружнаго Штаба Кавказскаго Военнаго Округа.

ТИФЛИСЪ. 1887.

Типографія А. А. Михельсона. Гол. пр., д. № 12.

Печатано по распоряженію Командующаго войсками Кавказскаго Военнаго Округа.



Предисловіе.

При составленіи этого труда имѣлось въ виду сгруппировать возможно точныя свѣдѣнія о состояніи дорогъ въ пограничной полосѣ, чтобы военному читателю дать возможность оріентироваться сразу на всемъ пространствѣ и, при случаѣ, избрать наиболѣе подходящій путь по желаемому направленію.

Описанію дорогъ предпосланъ орографическій очеркъ, который даетъ общее понятіе о характерѣ мѣстности и о большей, или меньшей доступности того, или другаго участка.

Къ брошюрѣ приложена 20-ти-верстная карта, на которой, во избѣжаніе пестроты, не нанесены горы; для изученія же характера мѣстности нужно пользоваться 5-ти-верстною картою.

Матеріалами служили: рекогносцировки офицеровъ генеральнаго штаба во время полевыхъ поѣздокъ 1884, 1885 и 1886 г., книга Абиха: „Die Geologie des armenischen Hochlandes", распросныя свѣдѣнія отъ мѣстныхъ жителей, личныя рекогносцировки автора и его фактическое участіе при устройствѣ нѣкоторыхъ дорогъ.

Э. Земанъ.

Наша новая Кавказско-Турецкая граница въ общемъ имѣетъ форму выпуклой дуги, вершина которой находится около Кесса-дага. Отъ мыса Копмушъ, на Черномъ морѣ, она тянется то по хребтамъ значительной высоты, то по горнымъ плато, то спускается въ глубокія трещины рѣкъ и поднимается наконецъ на снѣжную вершину Арарата. Вообще, при общемъ протяженіи въ 521¾ версты, граница пролегаетъ по мѣстности настолько разнообразной, преимущественно гористой, что недостаточно разсматривать ее въ отдѣльности, узкою полосою, а необходимо бросить хотя поверхностный взглядъ на орографію сопредѣльныхъ странъ.

Главная роль въ этомъ отношеніи будетъ принадлежать Армянскому плоскогорью, которое перерѣзывается границею пополамъ. Оно въ общемъ превышаетъ уровень моря отъ 5—6 т. футовъ, но понижается постепенно къ юго-востоку, вмѣстѣ съ теченіемъ Аракса, а къ сѣверо-западу обрывается крутыми скатами къ сторонѣ впадины Чороха.

Армянское плоскогорье тѣмъ болѣе важно, что оно даетъ начало четыремъ главнымъ рѣкамъ: Курѣ, Араксу, Ефрату и Чороху, которыя, расходясь лучеобразно, принадлежатъ къ бассейнамъ трехъ морей: Каспійскаго, Чернаго и Персидскаго залива. Водораздѣлы между бассейнами этихъ рѣкъ обусловливаются направленіемъ хребтовъ и поднятій вулканическаго происхожденія, которые мы здѣсь разсмотримъ подробнѣе.

Въ горныхъ цѣпяхъ большаго и малаго Кавказа преобладаетъ главное дирекціональное направленіе отъ сѣверо-запада къ юго-востоку. Только съ приближе-

ніемъ къ Армянскому плоскогорью начинаютъ появляться возвышенности меридіаннаго направленія. Онѣ обнаруживаются въ тѣхъ конусообразныхъ вершинахъ, которыя тянутся здѣсь паралельными цѣпями, при общемъ направленіи съ юга на сѣверъ и такимъ образомъ физически разграничиваютъ между собою отдѣльныя части плоскогорья.

Типами такихъ явленій могутъ служить Араратъ и Алагезъ, которые, поднимаясь изъ плоскости наибольшаго пониженія плоскогорья, служатъ краеугольными столбами главнаго прохода въ Малую Азію. Отъ первой изъ этихъ вершинъ меридіанное поднятіе переходитъ въ южномъ направленіи къ хребтамъ, составляющимъ окраину Ванскаго озера и пустынь Месопотаміи.

Паралельное этому направленію меридіанное поднятіе исходитъ отъ Алагеза къ сѣверу, прерываетъ упирающійся въ него подъ прямымъ угломъ Памбакскій хребетъ, пересѣкаетъ Безобдалъ и Сомхетскія горы, переходитъ въ цѣпь, длиною въ 80 верстъ, извѣстную въ общемъ подъ именемъ Мокрыхъ горъ и прерывается при встрѣчѣ съ Тріалетскимъ хребтомъ, идущимъ съ востока на западъ. Этими встрѣчными направленіями хребтовъ обусловливается то значительное развитіе горновулканическихъ массъ, которое всегда проявляется въ такихъ случаяхъ и придаетъ мѣстности тотъ характеръ пересѣченности, столь затрудняющій проложеніе правильныхъ дорогъ, какъ въ данномъ случаѣ—между Тифлисомъ и Александрополемъ.

Только что описанная горная система составляетъ восточную границу плоскогорья. Мѣстность, лежащая къ западу отъ нея до Соганлугскаго хребта, теперь вся находится въ нашихъ предѣлахъ. Она физически дѣлится на сѣверную и южную половины, которыя раздѣлены между собою возвышенностью, составляющею водораздѣлъ бассейновъ Куры и Аракса. Центральную

часть этого водораздѣла образуетъ группа Чалдырскихъ горъ, западнѣе которыхъ лежитъ озеро одинаковаго названія. Горы эти заполняютъ своими отрогами всю мѣстность между озерами Чалдыръ, Хозапинъ и Хончалы; онѣ имѣютъ богатыя пастбищами плоскія вершины, но крутые скаты, почему сообщеніе черезъ нихъ затруднительно и лишь по берегу Чалдырскаго озера возможно было проложить колесную дорогу изъ Карса въ Ахалкалаки. Къ востоку водораздѣлъ пролегаетъ по плоской возвышенности Мадатапинскихъ горъ, входящихъ въ связь съ восточнымъ меридіаннымъ хребтомъ и, слѣдовательно, съ горами малаго Кавказа. Возвышенность эта не высока и удобопроходима; она отдѣляетъ Ахалкалакское плато отъ Александропольскаго и черезъ нее пролегаетъ почтовый трактъ между этими городами.

Къ западу отъ Чалдырской группы водораздѣльная линія переходитъ на цѣпь не высокихъ, но крутыхъ, островершинныхъ холмовъ Зинзалъ, составляющихъ сѣверную окраину Чалдырскаго озера. Далѣе, все возвышаясь, хребетъ принимаетъ названіе Кысыръ-дага, наполняющаго своими отрогами пространство между Курою, озеромъ и Джелаусъ-чаемъ. Вообще хребетъ этотъ имѣетъ плоскостный характеръ, но изрѣзанъ глубокими балками, безлѣсенъ и зимою подверженъ мятелямъ. Колесныхъ переваловъ черезъ него имѣется собственно одинъ—Саккалъ-тутанскій, на Карсо-Ардаганской дорогѣ, съ развѣтвленіемъ на дер. Зурзуна.

Въ дальнѣйшемъ своемъ протяженіи хребетъ не имѣетъ общаго названія, а обозначается выдающимися вершинами: Буга-тапа и Кизылъ-гядукъ, черезъ которыя онъ, при общемъ юго-западномъ направленіи и все понижаясь, доходитъ до Алла-экбера въ Соганлугскомъ хребтѣ. Отроги и контрфорсы этой группы идутъ до Карсъ-чая съ одной стороны, а съ другой—разграничиваютъ Ардаганское плато отъ богатой ключами, и от-

части болотистой, равнины Геля, откуда Кура беретъ свое начало.

Вообще разсматриваемый хребетъ бѣденъ растительностью, безлѣсенъ, каменистъ и съ крутыми скатами, почему онъ, не смотря на незначительную высоту, не вездѣ проходимъ.

Колесные перевалы, пересѣкающіе его—слѣдующіе: Бугатапинскій—по лѣтней дорогѣ изъ Карса въ Ардаганъ, Кизылъ-гядукскій—по дорогѣ изъ Сарыкамыша черезъ Гельскую равнину въ Ардаганъ, и нѣсколько плохихъ аробныхъ переваловъ изъ Аджакалинской равнины черезъ Арсенекъ въ Ольты.

Къ югу отъ описанной водораздѣльной линіи находятся равнины—Александропольская и Карсская. Первая изъ нихъ, пролегая между Алагезомъ и Арпачаемъ, вмѣстѣ съ теченіемъ этой рѣки постепенно понижается къ югу.

Арпачай во многихъ мѣстахъ проходимъ вбродъ, но ниже Александрополя онъ течетъ въ узкой щели со скалистыми берегами, дѣлающими переправу черезъ него затруднительною. Пространство между Арпачаемъ и Алагезомъ заполнено каменистыми отрогами послѣдняго, чѣмъ и объясняется не вполнѣ удовлетворительное состояніе пролегающей здѣсь колесной дороги на Эривань.

Карсская равнина съ сѣвера ограничена вышеописанною водораздѣльною линіею, къ востоку—примыкаетъ къ Арпачаю, къ югу—круто обрывается трещиною Аракса, а западную ея границу составляетъ Соганлугскій хребетъ. Равнина въ высшей степени плодородна, но мѣстами лишена воды и совершенно не имѣетъ лѣса. Поверхность ея волниста, усѣяна конусообразными вершинами вулканическаго происхожденія, центромъ которыхъ является Аладжинская группа, игравшая такую видную роль въ прошлую кампанію. Дорогъ на плоскости весьма много по разнымъ направленіямъ,

но всѣ онѣ, вслѣдствіе черноземнаго грунта, въ дождливое время бываютъ грязны, усыпаны камнями и, при волнистой поверхности, переходятъ изъ одной балки въ другую.

Рѣка Карсъ-чай беретъ начало изъ Соганлугскаго хребта и течетъ по сѣверной окраинѣ равнины, ниже Карса мѣстами по узкимъ ущельямъ. Въ сухое время она имѣетъ медленное теченіе и почти вездѣ проходима вбродъ; весною-же разливается, но не имѣетъ характера горныхъ рѣкъ.

Западную окраину вышеозначенной части плоскогорья, къ сторонѣ впадины Чороха, составляетъ другой хребетъ, также почти меридіаннаго направленія, извѣстный подъ названіемъ Арсіянскаго. Далѣе къ югу эта возвышенность тянется чрезъ Панжуретъ, Алла-экберъ и Соганлугскій хребетъ къ Араксу, на противуположномъ берегу котораго, по той же линіи, возвышается своеобразная вершина давно потухшаго вулкана Кессадага. По этой линіи проходитъ вмѣстѣ съ тѣмъ и водораздѣлъ бассейновъ Каспійскаго и Чернаго морей (Куры и Аракса съ Чорохомъ), который отъ Алла-экбера поворачиваетъ на западъ и подходитъ къ Деве-бойну около Эрзерума, о чемъ будетъ сказано ниже. Алла-экберъ, такимъ образомъ, составляетъ узелъ, къ которому водораздѣльныя линіи сходятся съ сѣвера, съ востока и запада.

Арсіянскій хребетъ сѣверною оконечностью своею упирается въ перпендикулярномъ направленіи въ цѣпь Ахалцихо-Имеретинскихъ горъ и прерываетъ собою горные хребты Аджаріи и Шавшетіи (Карчхалъ). При встрѣчномъ направленіи этихъ хребтовъ происходитъ, какъ и всегда, то значительное развитіе горныхъ массъ, которое всю мѣстность къ западу отъ Арсіяна дѣлаетъ столь труднодоступною. Восточные же склоны хребта къ сторонѣ Ардаганской плоскости значительно положе.

Вообще Арсіянскій хребетъ имѣетъ высоту отъ 8—9 т. футовъ. Склоны его, особенно западные, покрыты до высоты въ 6 т. ф. преимущественно хвойнымъ лѣсомъ. Выше этого—полоса альпійскихъ луговъ. Съ половины декабря до половины апрѣля хребетъ покрывается снѣгомъ, но бываетъ, что онъ выпадаетъ и въ сентябрѣ и лежитъ до мая. Заносы бываютъ вездѣ.

Переваловъ въ этой части хребта имѣется довольно много, но всѣ требуютъ разработки. Главные изъ нихъ слѣдующіе: *Годерскій* (6400 ф.)—по дорогѣ изъ Ахалциха черезъ Аджарію въ Батумъ, *Схалтинскій* (7148 ф.), *Арсіянскій*—по дорогѣ изъ Шавшетіи въ Ахалцихъ, *Ялануз-чамскій* (8440 ф.)—по дорогѣ изъ Ардагана (5843 ф.) въ Ардапучъ (1785 ф.) и *Панжуретскій* (7728 ф.)—по дорогѣ изъ Ардагана (5843 ф.) въ Ольту (4325 ф.). Вьючное и пѣшеходное сообщеніе существуетъ кромѣ того во многихъ мѣстахъ.

Между хребтомъ и Чорохомъ, по бассейнамъ Аджарисъ-цхали и Имерхеви. лежатъ Аджарія и Шавшетія, входившія въ составъ бывшей Батумской области. Страны эти изобилуютъ водою и лѣсомъ, но представляютъ собой мѣстность въ высшей степени гористую, лишенную удобныхъ сообщеній. При занятіи нами этой области жители ея не имѣли даже арбъ и весьма мало верховыхъ лошадей, совершая всѣ передвиженія пѣшкомъ и на вьюкахъ, что одно уже свидѣтельствуетъ о характерѣ мѣстности.

Меридіанный хребетъ, въ своемъ дальнѣйшемъ протяженіи на югъ, носитъ названіе сначала Алла-экбера, а потомъ Соганлуга. Соганлугъ тянется съ сѣвера на югъ и по немъ пролегаютъ кратчайшіе и удобнѣйшіе колесные пути изъ Карса въ Эрзерумъ черезъ три главныхъ перевала—Эшакъ-мейданскій, Язылъ-ташскій и Мели-дюзскій. Относительно окрестной мѣстности хребетъ не высокъ, что видно изъ сравненія уровней

штабъ-квартиры Сарыкамышъ (7000′) и Язылъ-ташскаго перевала (7940′). Соганлугъ вообще имѣетъ плоскія вершины и изобилуетъ водою, хвойнымъ лѣсомъ и пастбищами. Къ сторонѣ Карскаго плато отроги его постепенно понижаются, достигая 20 верстъ длины; къ западу скаты круче, а въ сѣверной части даже обрывисты; они спускаются террасообразно, образуя глубокія трещины, по которымъ протекаютъ рѣчки. Это обстоятельство, равно какъ и изобиліе ключей и подпочвенной воды, до нѣкоторой степени затрудняетъ проложеніе дорогъ. Къ югу хребетъ оканчивается горою Сурбъхачъ, покатости которой сначала довольно пологи, но потомъ обрываются трещиною Аракса.

Восточнѣе Соганлуга и параллельно ему, южнѣе Карской почтовой дороги, тянется другой хребетъ, извѣстный подъ названіемъ Ахъ-баба. Онъ отдѣляется отъ Соганлуга узкою скалистою трещиною рѣчки Келликъ и въ южномъ своемъ продолженіи переходитъ въ изобильную пастбищами группу Алла-дага (10312′).

Между Соганлугомъ и Ахбабинскимъ хребтомъ пролегаетъ колесная дорога изъ Сарыкамыша въ Каракуртъ — на Араксѣ, и по южнымъ склонамъ Алла-дага идетъ дурная аробная дорога на Кагызманъ.

Отъ Соганлугскаго хребта къ западу, у горы Чамаръ-дагъ, отдѣляется невысокая цѣпь, которая пересѣкается Эшакъ-мейданскою дорогою. Возвышаясь постепенно, цѣпь эта принимаетъ названіе хребта Чахиръ-баба и направляется на юго-западъ, сохраняя это направленіе до меридіана 59°30′. Хребетъ этотъ тотъ самый, по которому проходитъ водораздѣльная линія между бассейнами Аракса и Чороха, о чемъ сказано выше. Онъ у начала своего составляетъ узелъ, къ которому сходятся нѣсколько встрѣчныхъ хребтовъ. Эти послѣдніе заполняютъ своими крутыми и скалистыми отрогами пространство до р. Ольты и затрудняютъ проложеніе

въ этой мѣстности колесныхъ путей, чѣмъ и объясняется отсутствіе таковыхъ по пограничной полосѣ между Бардусомъ и Ольтою.

Описываемый водораздѣльный хребетъ отдѣляетъ отъ себя отроги какъ къ сѣверу, такъ и къ югу. Сѣверные отроги вообще мало изслѣдованы. Южные-же—до Зивина круты, скалисты и изрѣзаны ущельями. Далѣе отроги сохраняютъ тотъ-же характеръ лишь у вершины хребта, къ Араксу же они спускаются полого, образуя широкія, хорошо обработанныя, но мѣстами изрѣзанныя оврагами, площади.

По этимъ отрогамъ пролегаетъ главная Эрзерумская дорога черезъ Зивинъ, Занзакъ и Ардостъ къ Кеприкею, составляя въ общемъ сносный колесный путь; дороги же, идущія изъ Хорасана на Мели-дюзъ и Меджингертъ—гораздо хуже, такъ какъ имѣютъ крутые подъемы и спуски. Собственно самый хребетъ въ этой части своей пересѣкается одною лишь колесною дорогою изъ Ольты черезъ Нариманъ въ Гассанъ-кала (5550′) и Кеври-кей, при высотѣ перевала въ 8537′.

Отъ меридіана 59°30′ хребетъ развѣтвляется. Одна вѣтвь направляется къ сѣверу къ Севри-дагу, о которомъ будетъ сказано ниже; другая—подъ названіемъ Карга-базаръ, направляется къ юго-западу и соединяется съ Туй-дагомъ и Чобанъ-дагомъ, о которомъ также будетъ сказано ниже. Скаты Карга-базара, отъ гор. Гассанъ-кала до дер. Туи, спускаются на югъ короткими и крутыми контрфорсами, изрѣзанными балками съ крутыми берегами.

Отъ Туй-дага Карга-базаръ отдѣляется туйскимъ ущельемъ, лѣвый берегъ котораго также крутъ и скалистъ, правый же—пологъ; ущелье оканчивается плоскою вершиною, шириною съ версту, которая обрывается крутыми скатами къ сторонѣ дер. Кечка.

По правому берегу туйскаго ущелья въ кечкинское пролегаетъ дорога, которая была продѣлана нашими саперами въ декабрѣ 1877 года и служила единственнымъ сообщеніемъ Гассанъ-кала съ Эрзерумскою равниною при обложеніи крѣпости Эрзерума.

Третья вѣтвь идетъ на западъ и сѣверо-западъ; она служитъ связующимъ звеномъ Карга-базара съ Думлу-дагомъ, о которомъ будетъ сказано ниже.

Къ югу отъ только что описаннаго водораздѣльнаго хребта простирается Пассинская равнина, которая къ западу доходитъ до хребта Деве-бойну, къ востоку—до меридіана Хорасана, а къ югу—до водораздѣльнаго хребта между бассейнами Аракса и Мурада. Двумя выдвинувшимися отрогами обоихъ водораздѣльныхъ хребтовъ равнина смыкается около Кепри-кея и дѣлится на восточную и западную половины. Западная половина представляетъ ровную площадь, съ довольно значительнымъ уклономъ къ востоку; она орошается р. Гассанъ-су, вливающеюся въ Араксъ около Кепри-кея и многочисленными ручьями, спускающимися съ обоихъ водораздѣльныхъ хребтовъ. При черноземной почвѣ этой части равнины и при пологихъ берегахъ ручьевъ, которые разливаются, пролегающая здѣсь большая Эрзерумская дорога бываетъ по временамъ весьма грязна; она тутъ раздѣляется на нѣсколько вѣтвей, которыя однако сходятся къ перевалу черезъ Деве-бойну. Къ сѣверу равнина имѣетъ выходъ по дорогѣ на Ольты, о чемъ уже выше сказано; къ югу же, на Эртефъ, Хнысъ и Мелязгирдъ, пролегаетъ весьма кружная дорога на Кара-килису въ Алашкертской долинѣ.

Восточная половина равнины орошается Араксомъ, который послѣ прорыва водораздѣльнаго хребта подходитъ къ Кепри-кею съ юга и поворачиваетъ на востокъ. Здѣсь черезъ эту рѣку переброшенъ весьма прочный каменный мостъ старинной постройки. Равнина по

обоимъ берегамъ Аракса представляетъ собою площадь, всхолмленную отрогами обоихъ водораздѣльныхъ хребтовъ, при чемъ южная половина болѣе населена и плодороднѣе сѣверной. Главная дорога изъ Эрзерума въ Карсъ, не переходя черезъ мостъ, идетъ по лѣвому берегу Аракса на Ардостъ, къ Соганлугу, имѣя довольно ровное полотно и твердый грунтъ. По правому берегу пролегаетъ транзитная дорога изъ Эрзерума черезъ Алашкертскую равнину въ Персію, которая у Дали-баба отдѣляетъ вѣтвь, направляющуюся въ наши предѣлы черезъ Башкейско-Армутлинское плато къ Каракурту. Этой дорогой мы пользовались въ прошлую кампанію для сообщенія Карса съ Эрзерумомъ и она въ общемъ составляетъ весьма сносный путь.

Ниже Хорасана, до Кагызмана и далѣе, Араксъ течетъ въ узкой щели со скалистыми берегами, при чемъ правильная переправа черезъ него существуетъ лишь въ одномъ мѣстѣ—у Каракурта. Южнѣе этого пункта, на правомъ возвышенномъ берегу Аракса, находится довольно ровное плато, извѣстное подъ названіемъ Башкейскаго или Армутлинскаго. Оно съ сѣвера и съ востока ограничено трещиною Аракса, съ юга—рѣкою Зарабхана, а съ востока—отрогами Агри-дагскаго хребта. Плато это государственною границею разрѣзывается пополамъ и представляетъ площадь весьма плодородную. Черезъ него пролегаетъ дорога изъ Дали-баба, на Башкей, Каракуртъ и далѣе къ Карсу.

Третья и самая большая меридіанная возвышенность составляетъ водораздѣлъ между Ефратомъ и Араксомъ. Она проявляется въ двухъ громадныхъ кратерныхъ образованіяхъ—Бингель-дага и Палантекена, соединенныхъ между собою относительно не высокою цѣпью, имѣющею сѣверное направленіе. Скаты Бингель-дага спускаются во всѣ стороны террасами съ обрывистыми краями; террасы покрыты роскошными паст-

бицами, а вершина состоитъ изъ нѣсколькихъ зубцовъ, изъ которыхъ одинъ достигаетъ абсолютной высоты въ 12,300′. У подножія вершины Топрахъ-кале находится множество небольшихъ озеръ, дающихъ начало Араксу и послужившихъ причиною названія этого горнаго массива Бингель-дагомъ, т. е. горою тысячи озеръ. Цѣпь, соединяющая Бингель-дагъ съ Палантакеномъ, упирается собственно въ поперечный хребетъ, главная вершина котораго, Паланъ-текенъ-баши, находится нѣсколько къ востоку отъ нея. Скаты этой вершины чрезвычайно круты, равно какъ и скаты самаго хребта, который къ сторонѣ Эрзерума спускается террасами съ крутыми краями, изрѣзанными скалистыми ущельями. Ручей, протекающій по одному изъ такихъ ущелій, весьма глубокому, проведенъ подземною трубою въ городъ. Черезъ описанную часть хребта идетъ аробная дорога въ Хнысъ, имѣющая впрочемъ чрезвычайно крутой подъемъ.

Отъ Паланъ-текенъ-баши на сѣверо-востокѣ отдѣляется цѣпь Деве-бойну и Топъ-дагъ. Оба кряжа раздѣлены между собою пологою и широкою лощиною Котанъ-дюзъ, по которой пролегаетъ главная Эрзерумо-Карсская дорога. Деве-бойну въ началѣ значительно превышаетъ окружающую мѣстность, имѣетъ плоскія вершины съ крутыми, скалистыми и изрѣзанными балками скатами. По этой части его идетъ лишь аробная дорога изъ Эрзерума черезъ Топалахъ въ Пассинскую равнину. Далѣе—Деве-бойну пологою сѣдловиною соединяется съ горою Узунъ-Ахметъ. Эта сѣдловина собственно и составляетъ перевальный участокъ, черезъ который пролегаетъ далѣе главная Эрзерумская дорога, при высотѣ перевала надъ Пассинскою равниной въ 800′, а надъ Эрзерумскою—въ 700′. Западнѣе сѣдловины и Узунъ-Ахмета имѣется глубокая балка, которая отдѣляетъ хребетъ отъ Чобанъ-дага.

Описанная часть составляетъ правый флангъ и

центръ знаменитой Деве-боинской позиціи *), передъ фронтомъ которой тянется рядъ довольно высокихъ холмовъ, окруженныхъ съ трехъ сторонъ глубокими водомоинами. Съ этихъ холмовъ открывается широкій кругозоръ на всю Пассинскую равнину. Главная Эрзерумская дорога пролегаетъ между Узунъ-Ахметомъ и этими холмами, но вѣтвь ея отдѣляется влѣво и идетъ по балкѣ, огибаетъ Узунъ-Ахметъ съ сѣвера и выходитъ въ деревню одинаковаго наименованія.

Топъ-дагъ, на которомъ расположены непосредственныя передовыя укрѣпленія Эрзерумской крѣпости, имѣетъ довольно пологіе скаты къ сторонѣ города, но къ сторонѣ Карсской дороги и къ востоку они круты. Далѣе кряжъ этотъ, черезъ монастырскую гору, тянется къ Чобанъ-дагу, который имѣетъ уже значительную высоту и спускается террасообразно къ сторонѣ узунъ-ахметскаго и туйскаго ущелій. Сѣвернѣе Чобанъ-дага черезъ хребетъ пролегаетъ плохая арбная дорога изъ Эрзерумской равнины въ Туи и затѣмъ хребетъ тянется до Кечкинскаго перевала, о чемъ сказано ниже.

Далѣе водораздѣльный хребетъ идетъ на сѣверо-востокъ, пересѣкаетъ западные отроги Карга-базара, плоскія вершины Думлу-дага и Севри-дага и упирается съ одной стороны въ уголъ, образуемый сліяніемъ Ольты-чая и Севри-чая, а съ другой—въ уголъ между Тортумъ-су и Ольты-чаемъ, но и за предѣлы этихъ рѣкъ хребетъ продолжаетъ тянуться въ сѣверномъ направленіи. Здѣсь онъ пріобрѣтаетъ для насъ особое значеніе, потому что по немъ пролегаетъ государственная граница отъ Ольты до Чороха. Наконецъ, около изгиба этой рѣки хребетъ прерывается безпорядочно разбросанными кряжами Чорохской низменности.

Южная часть означенной возвышенности пересѣкается колесною дорогою изъ Эрзерумской равнины въ

---

*) Оба доступные входа въ Эрзерумскую равнину съ в., со стороны Пассина и Ольты, Деве-боинская позиція и дефиле Гиза, послѣ послѣдней войны 1877—78 гг. укрѣплены теперь долговременными фортами и батареями.

Ольту, которая направляется въ Гинское ущелье, довольно полого подымается на отрогъ Карга-базара у дерев. Баръ (6900′), переваливаетъ черезъ Думлу-дагъ (8470′) и нѣсколько круче спускается къ Ольтѣ (4300′) по долинѣ р. Севри-чай; дорога эта будетъ описана впослѣдствіи подробнѣе. Въ сѣверной же части этого хребта, отъ Ольты до Чороха, колесныхъ переваловъ вовсе не имѣется и здѣсь пролегаютъ однѣ лишь ничтожныя тропы.

Къ западу отъ Деве-бойнскаго хребта лежитъ гор. Эрзерумъ и равнина, получившая отъ него свое названіе. Равнина эта со всѣхъ сторонъ окружена горами и лишь къ западу имѣетъ выходъ по долинѣ Ефрата. Рѣка эта отстоитъ отъ города въ 6-ти верстахъ, течетъ медленно и въ низменныхъ берегахъ, почему весною и осенью разливается и образуетъ болото, затрудняющее сообщеніе. Сѣверная часть равнины густо населена и плодородна; она сообщается съ городомъ черезъ Ефратъ по тремъ каменнымъ мостамъ: Тивникскому, Озникскому и Карасу-кепри; отъ перваго изъ нихъ по обѣ стороны проложены гати черезъ болото.

Колесныхъ путей, служащихъ выходами изъ Эрзерумской котловины, кромѣ упомянутыхъ на Ольту, Карсъ и Хнысъ, имѣется еще: Трапезундское шоссе, по лѣвому берегу рѣки на Илиджу и далѣе на Байбуртъ, съ нешоссированною вѣтвью на Мамахатунъ и Эрзингянъ, и, изъ юго-западнаго угла,—дорога въ равнину Карашейхъ.

Разсмотрѣнная нами горная система Бингель-дагъ—Палантекенъ, какъ уже было сказано, лежитъ на меридіанной оси поднятія, но, слѣдуя общему закону, оба массива находятся на пересѣченіи этой оси съ двумя широтными, восточно-западными, почти параллельными между собою хребтами, которые составляютъ южную группу Армянскаго плоскогорья. Сѣверный изъ

этихъ хребтовъ начинается отъ Арарата и, подъ названіемъ Агри-дагскаго, направляется черезъ вершины Чингиль, Сенакъ, Тандурекъ, Чухуръ-чамъ, Кесса-дагъ и Кызъ-каласы къ Палапъ-текену, пройдя до этого мѣста всего 240 верстъ. Даже далѣе хребетъ обозначается еще весьма замѣтнымъ образомъ и, въ 92 вер. отъ Эрзерума, южнѣе Мамахатуна, можно указать на вершину Гебекъ-дага, на той же линіи.

Южный хребетъ отстоитъ отъ Агри-дага всего на 50 верстъ. Онъ начинается отъ Тандурека (турецкаго), къ юго-западу отъ Арарата, тянется къ системѣ Алла-дага и, пройдя 187 вер., подходитъ къ Бингель-дагу.

По этимъ двумъ хребтамъ проходитъ водораздѣльная линія между бассейнами Аракса и Мурадъ-чая (восточнаго Ефрата); отъ Бингель-дага она направляется сначала по южному хребту, затѣмъ переходитъ на сѣверный и пролегаетъ по немъ до горы Сенакъ (около Балыкъ-гельскаго озера), отсюда, черезъ вершину Барбало, она переходитъ на Діадинскій хребетъ, по которому снова спускается къ южной группѣ и достигаетъ Алла-дага.

Южный хребетъ мало извѣстенъ; Агри-дагскій же — для насъ особенно важенъ, потому что отъ Арарата до Кесса-дага по немъ пролегаетъ государственная граница. Отъ Арарата до Балыкъ-гельскаго озера хребетъ этотъ имѣетъ хотя довольно острый гребень, но черезъ него, тѣмъ не менѣе, пролегаютъ здѣсь многіе колесные перевалы. Скаты его къ сторонѣ Аракса и Эриванской низменности длинны и пологи, къ сторонѣ же Баязетской равнины, гораздо выше лежащей, — короче. Въ этой части хребетъ изобилуетъ пастбищами, но лишенъ лѣса и мѣстами—воды. Отъ Балыкъ-геля до Тандурека хребетъ имѣетъ плоскія вершины, достаточно воды и кустарника, но, вслѣдствіе крутыхъ скатовъ, колесное сообщеніе здѣсь трудно. Отъ Тандурека до Кес-

са-дага хребетъ имѣетъ острый гребень и чрезвычайно крутые, скалистые скаты какъ къ сторонѣ Аракса, такъ и Алашкертской долины и потому перевалы черезъ него доступны только для вьюковъ. Далѣе хребетъ пускаетъ къ сѣверу довольно крутые и короткіе контрфорсы, но онъ здѣсь проходимъ по карадербентскому ущелью, по которому идетъ транзитная колесная дорога въ Алашкертскую равнину. Приблизительно на меридіанѣ 59°30′ черезъ хребетъ прорывается рѣка Араксъ узкимъ и скалистымъ ущельемъ и затѣмъ хребетъ уже непрерывно идетъ къ Паланъ-текену. Въ этой части хребта пролегаетъ упомянутая уже аробная дорога изъ Эртефа на Хнысъ.

Между обоими хребтами, въ турецкихъ предѣлахъ, лежатъ равнины Баязетская и Алашкертская.

Баязетская равнина ограничена съ сѣвера Агридагскимъ хребтомъ, съ востока—отрогами Арарата, съ юга—Алла-дагомъ и съ запада—Діадинскимъ хребтомъ, составляющимъ соединительное звено Агри-дага съ Алла-дагомъ. Восточная часть равнины имѣетъ характеръ ровной, но большею частью болотистой и луговой площади. Болота образуются здѣсь отъ родниковъ и отъ разливовъ Балыкъ-чая, стока одноименнаго съ нимъ озера, и изливаются къ востоку въ р. Сары-су, принадлежащую къ бассейну Аракса. Западная часть равнины усѣяна отдѣльными скалистыми возвышенностями, камнями и буграми, почему она мало плодородна.

Кромѣ выходовъ въ Эриванскую губернію черезъ перевалы Агри-дагскаго хребта, равнина имѣетъ еще слѣдующіе: на востокъ и юго-востокъ колесныя дороги въ Персію; отъ послѣдней отдѣляется на югъ дорога въ Ванъ; изъ Баязета черезъ Діадинскій хребетъ прямо въ Діадинъ и черезъ Мысунъ въ Діадинъ и далѣе черезъ Алашкертскую равнину и Кара-дербентскій проходъ къ Эрзеруму.

Алашкертская равнина состоитъ изъ долины верховьевъ Мурада и собственно Алашкертской, орошаемой Шарьяномъ, правымъ притокомъ Мурада. Первая половина имѣетъ ширину отъ 1 до 5 верстъ, а у Сурпъ-Оганеса—даже $^1/_2$ версты. По теченію рѣки попадаются луга и поля, а дорога, пролегающая здѣсь, отъ Діадина до Кара-килиса идетъ по твердому, мѣстами хрящеватому грунту.

У Кара-килиса долина расширяется, отроги Агри-дагскаго хребта становятся короче и отходятъ отъ Алла-дага; къ западу же она опять смыкается сближающимися отрогами обоихъ хребтовъ. У того же Кара-килиса, Мурадъ-чай измѣняетъ свое теченіе изъ западнаго въ юго-западное и въ него тутъ вливается Шарьянъ, который течетъ по южной окраинѣ Алашкертской равнины, принимая въ себя съ сѣвера множество притоковъ. Эти притоки и масса оросительныхъ канавъ дѣлаютъ мѣстность весьма плодородною, но не вездѣ проходимою.

Дорогъ по плоскости имѣется весьма много. Главная, транзитная, дорога проходитъ по южной окраинѣ равнины на Зейдекянъ.

Колесные выходы изъ равнины существуютъ въ слѣдующихъ мѣстахъ: къ западу черезъ Кара-дербентскій проходъ въ Эрзерумъ, съ развѣтвленіемъ на Баш-кей, въ наши предѣлы; къ югу отъ Каракилиса: по обоимъ берегамъ Мурада, черезъ Мелязгирдъ и Хнысъ, въ Эртефъ, на Пассинской равнинѣ, о которой упомянуто выше; къ востоку—на Діадинъ. Къ сѣверу же колесныхъ путей черезъ Агри-дагскій хребетъ въ долину Аракса нѣтъ, если не считать дороги изъ Кара-килисы черезъ Ахтинскій перевалъ въ Парнаутъ, которая, однако, мѣстами доступна лишь для вьюковъ.

Совершенно иначе, въ смыслѣ орографическомъ, представляется намъ Малоазіатская часть Армянскаго

плоскогорья, расположенная западнѣе только что описаннаго водораздѣла между Араксомъ и Ефратомъ. Если мы до сихъ поръ имѣли дѣло съ хребтами меридіаннаго направленія, пересѣкаемыми широтными поднятіями, то здѣсь преобладаетъ направленіе анти-таврское—отъ юго-запада къ сѣверо-востоку. Уже весьма ясно направленіе это сказывается въ Понтійскихъ хребтахъ и въ образованіи долины Чороха съ ея замѣчательнымъ обратнымъ изгибомъ.

И въ самомъ дѣлѣ, сопоставляя Понтійскій хребетъ, имѣющій анти-таврское направленіе съ хребтами на правомъ берегу Чороха—Карчхаломъ и Аджарскими горами, имѣющими восточно-западное направленіе,— кажется, что эти послѣднія какъ будто затормазили дальнѣйшее развитіе Понтійскаго хребта, заставили Чорохъ повернуться къ сѣверу и обусловили остроугольное сліяніе долинъ Ольты и Тортума съ этой рѣкой. Если сверхъ того принять въ соображеніе, что восточная половина бассейна Чороха находится въ зонѣ наибольшаго опусканія почвы, то будетъ понятно, почему здѣсь мы встрѣчаемъ такое изобиліе безпорядочно разбросанныхъ и разорванныхъ скалъ, дѣлающихъ эту мѣстность столь труднодоступною.

Тоже самое мы встрѣчаемъ и въ юго-западной части Армянскаго плоскогорья. Здѣсь горные хребты, по мѣрѣ удаленія отъ меридіанной оси поднятія, принимаютъ все болѣе юго-западно—сѣверо-восточное направленіе, чѣмъ обусловливается напр. крутой поворотъ Ефрата къ югу, ниже Эрзингяна. Переходъ къ анти-таврскому направленію совершается тутъ, однако, не такъ рѣзко, какъ въ долинѣ Чороха и вслѣдствіе этого мѣстность является менѣе пересѣченною. Подробный обзоръ этого пространства не составляетъ уже предмета настоящаго изслѣдованія.

Изъ сдѣланнаго краткаго географическаго очерка

будетъ видно, что наша граница въ различныхъ своихъ частяхъ далеко не одинаково доступна. Предпославъ этотъ очеркъ болѣе подробному описанію самой границы и дорогъ, пролегающихъ черезъ нее, мы постарались выяснить большую или меньшую доступность ея отдѣльныхъ участковъ. Такъ напр. мы видѣли, что отъ моря до Ольты граница пролегаетъ въ зонѣ наибольшаго развитія геологическихъ процессовъ, по мѣстности чрезвычайно пересѣченной. Отъ Ольты до Кесса-дага мѣстность гораздо болѣе открытая, хотя и тутъ граница перерѣзываетъ водораздѣльную линію между Чорохомъ и Араксомъ и трещину этой послѣдней рѣки. Наконецъ, отъ Кесса-дага до Арарата граница идетъ непрерывно по гребню Агри-дагскаго хребта, который доступенъ лишь въ восточной части своей. Сообразно съ этимъ, граница естественнымъ образомъ дѣлится на три участка, соотвѣтствующихъ тремъ главнымъ театрамъ военныхъ дѣйствій—Батумскому (приморскому), Карсскому и Эриванскому.

1) Первый участокъ начинается у мыса Конмушъ на Черномъ морѣ и простирается до Ольты. На этомъ пространствѣ возможно лишь вьючное сообщеніе.

2) Второй участокъ дѣлится собственно на двѣ половины: отъ Ольты до Кесса-дага и отъ Кесса-дага до горы Тандурекъ. Первая половина болѣе всего доступна по проходящимъ здѣсь колеснымъ дорогамъ; вторая—доступна лишь для вьюковъ.

3) Наконецъ, третій участокъ, отъ Тандурека до Арарата, составляетъ нашу прежнюю границу. Онъ доступенъ по нѣсколькимъ колеснымъ дорогамъ, пролегающимъ черезъ перевалы Агри-дагскаго хребта.

I. Первый участокъ отъ моря до Ольты.

Выше было сказано, что описываемый участокъ нашей границы пролегаетъ по мѣстности чрезвычайно гористой и пересѣченной. И въ самомъ дѣлѣ, если мы припомнимъ, что долина нижняго теченія Чороха находится въ зонѣ наибольшаго опусканія почвы, что здѣсь совершается рѣзкій переходъ отъ возвышеннаго плоскогорья къ низменности и отъ широтнаго направленія хребтовъ къ анти-таврскому, то это намъ дастъ нѣкоторое понятіе о характерѣ этой въ высшей степени труднодоступной мѣстности.

Непосредственно отъ Чернаго моря, у мыса Копмушъ, въ 26½ верстахъ отъ Батума, пограничная линія круто поднимается на Понтійскій хребетъ, служащій водораздѣломъ между притоками моря и Чороха. Уже въ одной верстѣ отъ берега она достигаетъ высоты въ 1750 ф. и, продолжая затѣмъ тянуться по гребню хребта, почти въ южномъ направленіи,—все повышается. Такъ напр. перевалъ около горы Цкаристы имѣетъ 2380 ф. высоты, Парехскій—4458 ф. Далѣе хребетъ становится скалистъ, дикъ и неприступенъ и граница достигаетъ наибольшей высоты (10400 ф.) въ верховьяхъ р. Мургуль, въ горныхъ массахъ Кюкюрдъ-дага и Квахидъ-дага. Эти два массива составляютъ горный узелъ, отъ котораго Понтійскій хребетъ направляется на ю.-з., вдоль берега Чернаго моря, а отроги его—въ разныя стороны. По одному изъ этихъ отроговъ, упирающемуся въ уголъ, образуемый поворотомъ Чороха, граница идетъ почти въ восточномъ направленіи до горы Барбаретъ (4942 ф.); здѣсь она поворачиваетъ на югъ и круто спускается въ трещину Чороха, выше дер. Орджохъ.

Таково общее направленіе границы отъ моря до Чороха, на протяженіи 89½ вер. Въ частности пограничная полоса составляетъ мѣстность въ высшей сте-

пени гористую, неприступную и на первой половинѣ покрытую лѣсомъ.

Понтійскій хребетъ отдѣляетъ отъ себя множество отроговъ и контрфорсовъ, которые съ одной стороны упираются въ Чорохъ, а съ другой—въ море. Отроги эти, составляя сами по себѣ хребты значительной высоты, образуютъ рядъ параллельныхъ и изолированныхъ между собою ущелій, которыя заслуживаютъ особеннаго вниманія, такъ какъ единственно по нимъ пролегаютъ дороги изъ нашихъ предѣловъ въ турецкіе. По ущельямъ этимъ протекаютъ горные потоки, отъ которыхъ они получаютъ слѣдующія названія: *архавское*, *хопское* и Абу-исла (всѣ три пролегаютъ въ турецкихъ предѣлахъ и впадаютъ въ море), макріальское (впадаетъ въ море въ нашихъ предѣлахъ), беглеванское, *ичхальское*, *мургульское*, хатильское и чихлетское (всѣ пять находятся въ нашихъ предѣлахъ и впадаютъ въ Чорохъ). *Мело*, чильчимское и пархальское (впадаютъ въ Чорохъ въ турецкихъ предѣлахъ).

Главныя дороги, пересѣкающія пограничную линію отъ моря до Чороха, всѣ безъ исключенія вьючныя, или пѣшеходныя тропы, какъ это будетъ видно изъ нижеслѣдующаго ихъ описанія.

1) Береговая дорога изъ Батума въ турецкое мѣстечко Хопа (около 37 верстъ) считается одною изъ лучшихъ въ этой мѣстности, потому что доступна круглый годъ; но, тѣмъ не менѣе, она на всемъ своемъ протяженіи не имѣетъ свойствъ даже вьючнаго пути. Отъ Батума до Гонія дорога бываетъ грязна и Чорохъ, нѣсколько выше устья, пересѣкается весьма измѣнчивыми бродами, которые въ большую воду совсѣмъ пропадаютъ. Отъ Гонія до Сарпа—лучшій участокъ дороги, гдѣ даже видны слѣды разработки. Отъ Сарпа до Макріала дорога становится все хуже и хуже и превращается наконецъ въ пѣшеходную тропу.

2) Дорога изъ Борчхи въ Хопу (23 версты) пролегаетъ по ичхальскому и хопскому ущельямъ черезъ Цкаристскій перевалъ (2380 ф.). Дорога эта имѣетъ характеръ вьючнаго пути, по которому происходитъ довольно оживленное движеніе каравановъ; поэтому жители содержатъ ее лучше другихъ, т. е. чинятъ мостики и на глинистыхъ мѣстахъ поддерживаютъ мостовую, которая устроена иногда въ видѣ пологихъ лѣстницъ. Худшія мѣста по дорогѣ — около перевала, который зимою заносится снѣгомъ, и въ 2-хъ верстахъ отъ устья Ичхала-су. Здѣсь, на этой рѣкѣ имѣется плохой деревянный мостъ, черезъ который ведетъ дорога къ переправѣ на Чорохѣ; эта переправа, весьма плохая, состоитъ изъ самолета въ одинъ каюкъ.

Въ общемъ, дорога доступна для движенія пѣхоты и кавалеріи въ колоннахъ по одному и для вьюковъ; разработка же ея для колеснаго обоза потребуетъ большихъ расходовъ.

Мѣстечко Борчха лежитъ на лѣвомъ берегу Чороха и отстоитъ отъ Хопы на 17 верстъ ближе, чѣмъ отъ Батума. Въ Хопѣ расположенъ турецкій постъ.

3) Дорога изъ Борчхи въ мѣстечко Архаве, на берегу моря (44 версты), идетъ сначала по лѣвому берегу Чороха, затѣмъ по самому обширному и богатому въ краѣ ущелью мургульскому, пересѣкаетъ Понтійскій хребетъ лѣсистымъ Парехскимъ переваломъ (4458 ф.) и спускается въ архавское ущелье. Худшія мѣста по этой дорогѣ — участки отъ Борчхи до устья р. Мургуль и оттуда до сел. Эргуна, которые принадлежатъ къ категоріи самыхъ плохихъ вьючныхъ тропъ. Второй участокъ обходится, впрочемъ, по правому берегу р. Мургуль; но тамъ необходимъ мостъ черезъ нее, потому что существующій обойденъ рѣкою и остался на сушѣ, броды же черезъ Мургуль въ дождливую погоду закрываются. На остальномъ пространствѣ дорога составля-

етъ сносный вьючный путь, вымощенный на грязныхъ мѣстахъ и съ довольно пологимъ подъемомъ на перевалъ, на которомъ ростутъ вѣковые чинары. У с. Башъкей отъ дороги отдѣляется вѣтвь на Поросетскій перевалъ, но она длиннѣе и хуже.

Въ общемъ, Мургульская дорога доступна для движенія войскъ съ вьюками, какъ и Хопская, но въ худыхъ мѣстахъ она требуетъ разработки. Зимою сообщеніе затруднительно. Хопская дорога считается безусловно лучшею.

На пространствѣ отъ Борчхи до Артвина черезъ пограничный хребетъ существуютъ лишь пѣшеходныя тропы.

4) Изъ Артвина въ турецкое с. Мело ведутъ двѣ дороги. Первая идетъ вдоль по Чороху на Орджохъ и Мело (около 22 верстъ); это ничтожная тропа, размываемая дождями, движеніе по которой такъ затруднительно, что офицеръ, проѣхавшій по ней верхомъ, могъ дѣлать не болѣе $2^1/_2$ верстъ въ часъ.

Вторая дорога изъ Артвина поднимается крутымъ, лѣснымъ подъемомъ на гору Мерсуанъ и спускается въ Мело нѣсколькими вѣтвями (около 15 верстъ). Дорога эта прежде называлась большою Артвинскою, но не по качествамъ своимъ, а потому, что при турецкомъ владычествѣ здѣсь происходило оживленное движеніе на Артвинъ, который имѣлъ довольно важное экономическое значеніе въ краѣ. Въ сущности—это ничтожная вьючная тропа, движеніе по которой, однако, возможно круглый годъ.

Въ с. Мело расположенъ турецкій гарнизонъ въ 300 человѣкъ низамовъ, провіантъ для котораго сплавляется внизъ по Чороху на каюкахъ и доставляется отъ берега въ Мело по дорогѣ, собственно для этого разработанной. Въ первые годы нашего владычества, когда этой дороги не было, Мело снабжался провіан-

томъ черезъ Артвинъ, а когда это запретили, то турецкій гарнизонъ былъ выведенъ въ другое мѣсто. Этотъ эпизодъ даетъ понятіе о бѣдности этого забытаго уголка.

По распроснымъ свѣдѣніямъ извѣстно, что изъ *Мело* въ *Эрзерумъ* ведетъ тропа, которая направляется сначала въ долину Чороха у Петегрека, переваливаетъ затѣмъ въ долину Тортума, пересѣкаетъ Думлу-дагъ и черезъ Шипекъ выходитъ на Ольты-Эрзерумскую колесную дорогу. Свойства этой тропы мало извѣстны, но до Думлу-дага она пролегаетъ по мѣстности бѣдной хлѣбомъ.

Таковы свойства главныхъ дорогъ, пересѣкающихъ границу въ описываемомъ участкѣ. Всѣ онѣ, какъ мы видѣли, принадлежатъ къ числу вьючныхъ тропъ, по которымъ движеніе войскъ затруднительно. Дороги, пролегающія по другимъ ущельямъ, еще хуже; такъ напр. тропа изъ Макріала въ беглеванское ущелье заросла совсѣмъ лѣсомъ. Тропы же, соединяющія ущелья между собою, всѣ принадлежатъ къ числу пѣшеходныхъ, о которыхъ здѣсь говорить не стоитъ.

Отъ Чороха граница поднимается на гору Хейратъ, спускается въ долину Хызора, пересѣкаетъ эту рѣчку, поднимается на Морчутъ-дагъ и снова спускается въ долину рѣчки Ходъ-елія. Пройдя по этой долинѣ нѣсколько верстъ, граница поднимается на хребетъ, высотою до 8000 ф., и тянется по немъ, почти на югъ, около 35 верстъ, черезъ вершину Беюкъ-сыртъ, перевалъ Кюрдъ-мезари (8347 ф.), вершины Асамалъ, Курушъ-бапи, и круто спускается въ трещину р. Ольты, около д. Хосора; пересѣкая затѣмъ эту рѣку, граница снова поднимается на хребетъ, продолжаетъ тянуться по немъ на протяженіи 32 вер. въ томъ же южномъ направленіи, по вершинамъ Зивинъ (9436 ф.) и Согулъ-дагъ (8316 ф.), откуда спускается въ долину р. Се-

ври-чай, гдѣ отстоитъ отъ города Ольты на $5^{3}/_{4}$ верстъ.

Все протяженіе границы отъ Чороха до г. Ольты составляетъ около 85 верстъ, изъ которыхъ она до 67 верстъ пролегаетъ по высокому и труднодоступному хребту, имѣющему общее направленіе съ юга на сѣверъ. Хребетъ этотъ составляетъ продолженіе западной меридіанной возвышенности, исходящей отъ Бингельдага, о чемъ говорилось выше, и не смотря на то, что здѣсь нѣсколько разъ прерывается трещинами рѣкъ, какъ напр. Ольты-чая, онъ все же доходитъ почти до праваго берега Чороха, гдѣ прерывается окончательно безпорядочно разбросанными хребтами перпендикулярнаго къ нему направленія.

Изъ этого общаго обзора уже видно, что мѣстность, по которой пролегаетъ описанный участокъ границы, имѣетъ въ высшей степени гористый и неприступный характеръ. Если къ этому прибавить, что пограничная полоса здѣсь отличается почти полнымъ бездорожьемъ и по ней пролегаютъ однѣ тропы, что здѣсь мало хлѣба и подножнаго корма,—то будетъ ясно, что тутъ невозможны никакія серьезныя военныя дѣйствія. Даже возстаніе жителей, которые питаются изъ Ардагана и Карса, не можетъ быть продолжительнымъ. Тропы, о которыхъ мы говорили, направляются изъ Артвина и Ардануча къ Ольтѣ; онѣ отдѣляютъ отъ себя лишь нѣсколько вѣтвей, пересѣкающихъ границу, и то только для соединенія между собой отдѣльныхъ деревень. Онѣ слѣдующія:

1) *Изъ Артвина*, по берегу Чороха на Црію и Гурджамъ, оттуда черезъ Ходъ-елію на Салачуръ, далѣе въ долину Ольты-чая на Тавискаръ и Юкямъ, а отсюда *въ гор. Ольты*, или вверхъ по теченію этой рѣки, или же переваломъ черезъ гору Луснекъ. Отъ Артвина до Тавискара—это трудная вьючная тропа, которая мѣстами имѣетъ ширину въ $^{1}/_{2}$ аршина. Отъ Тавискара

до Ольты ведетъ аробная дорога.

Эта тропа отдѣляетъ отъ себя нѣсколько другихъ, пересѣкающихъ границу. Главная изъ нихъ идетъ *внизъ по Ольты-чаю въ ущелье Тортума*, составляя въ нашихъ предѣлахъ лишь вьючную тропу, за границею же состояніе дороги неизвѣстно. Кромѣ того имѣются еще нѣсколько путей *отъ Салачура* до Киби, *Кюрдъ-мезарскій перевалъ въ Огдаръ* и изъ Хызора и Ходъ-елія для соединенія съ сосѣдними деревнями, но это лишь ничтожныя тропы.

2) Существуетъ еще другая дорога *изъ Артвина въ Ольту*, которая до Гурджама совпадаетъ съ первою. отдѣляется отъ нея влѣво тоже на Салачуръ, а оттуда идетъ черезъ Ортисъ въ Норпетъ, въ долинѣ Ольты. Дорога эта вообще нѣсколько лучше предъидущей, но до Ортиса она всетаки тропа, а оттуда начинается аробная дорога.

Коммуникаціонные и поперечные пути.

Тотчасъ по занятіи нами Батумской области было обращено должное вниманіе на устройство коммуникаціонныхъ путей, соединяющихъ Батумъ съ административными центрами Кавказа.

1) На первомъ планѣ стоитъ *желѣзная дорога отъ Батума къ станціи Закавказской желѣзной дороги «Самтреди» и далѣе на Тифлисъ.* Этого сообщенія конечно было бы вполнѣ достаточно, если бы дорога, на протяженіи слишкомъ 20 верстъ отъ Батума. не пролегала непосредственно по морскому берегу, что не обезпечиваетъ ее отъ разныхъ случайностей въ военное время. Избѣгнуть этого, вслѣдствіе неблагопріятныхъ условій мѣстности, оказалось невозможнымъ, а потому еще раньше было приступлено къ устройству Батумо-Ахалцихской дороги.

2) *Батумо-Ахалцихская дорога* идетъ отъ Батума по долинѣ Чороха до устья Аджарисъ-цхали. затѣмъ

вверхъ по этой рѣкѣ, черезъ Кеда, Хула и Дидъ-аджара, въ ущелье рѣчки Рикети; оттуда черезъ Годерскій (Каннинскій) перевалъ (6400 ф.) Арсіанскаго хребта и Зарзму, въ долинѣ Кобліанъ-чая, на станцію Ахалцихо-Абастуманскаго шоссе—Бенаръ. Дорога въ настоящее время находится въ слѣдующемъ состояніи: до устья Аджарисъ-цхали она готова и шоссирована, оттуда до мѣста переправы на лѣвый берегъ рѣки, въ 6 вер. отъ Дондоло-чвана, дорога имѣетъ мѣстами 1½ саж. ширины и не вполнѣ годна еще для движенія колеснаго обоза.

Переправа совершается по свайному мосту, а у Дондола дорога опять переходитъ на правый берегъ, по узкому каменному мосту старинной постройки. Отъ свайнаго моста до перевала идетъ тропа саженной ширины, но съ шоссейными уклонами. Временные мосты въ исправности. За переваломъ, до Зарзмы, дорога уширяется войсками. Отъ Зарзмы до Бенара неразработанная грунтовая дорога. Отъ Батума до Ахалциха по этой дорогѣ 160 вер., а до Михайловской станціи 234 вер. Къ недостаткамъ дороги надо отнести частые земляные обвалы во многихъ мѣстахъ и снѣжные заносы на перевалѣ. При движеніи по ней войскъ, они здѣсь встрѣтятъ весьма мало удобныхъ бивачныхъ мѣстъ и фуража. Движеніе можетъ совершаться лишь малыми эшелонами, при чемъ переходъ перевальнаго участка въ 32 версты великъ. Кромѣ описанныхъ недостатковъ, дорога эта имѣетъ еще одинъ—чисто военнаго свойства: она идетъ не отъ центра, а отъ лѣваго фланга Батумской позиціи по Чороху, лѣвый берегъ котораго населенъ политически ненадежными лазами, а потому первыя 18 верстъ въ военное время могутъ подвергаться разнымъ случайностямъ. Во избѣжаніе этого существуетъ предположеніе устроить вѣтвь отъ артиллерійскаго городка въ Батумѣ черезъ горы и

выйдти прямо въ ущелье Аджарисъ-цхали, на 6 верстъ выше устья. Изысканіе и первыя двѣ версты этой дороги уже готовы (на картѣ пунктиръ).

Отъ этой главной дороги отдѣляются вѣтви, которыя направляются также къ переваламъ Арсіанскаго хребта. Онѣ слѣдующія: *Вѣтвь по схалтинскому ущелью* (ниже Хула), черезъ Пуртіо, Схалты, Бако, на перевалъ (7148 ф.), а оттуда въ с. Цурцкабъ, въ долинѣ Посховъ-чая, на большой дорогѣ изъ Ардагана въ Ахалцихъ.

Дорога собственно начинается у моста черезъ Аджарисъ-цхали; мостъ этотъ съ Хула и со строющеюся дорогою, пролегающею высоко надъ уровнемъ рѣки, соединенъ лишь пѣшеходною тропою въ 6 вер. длины. Отъ моста до Пуртіо—также тропа въ 1 арш. шириною; отъ Пуртіо до перевала идетъ аробная дорога, разработанная Шерифъ-бекомъ Аджарскимъ, но постройка была остановлена турецкимъ правительствомъ и теперь дорога находится въ довольно плохомъ состояніи. Перевалъ зимою заносится снѣгомъ и тамъ, на Аджарской сторонѣ, бываютъ мятели, чего на Годерсѣ не случается. Вообще мѣстными жителями этотъ перевалъ больше практикуется, чѣмъ остальные. Отъ Хула до Ахалциха до 95 верстъ, на 27 верстъ далѣе, чѣмъ черезъ Годерсъ, а до Ардагана также 95 верстъ. Отъ Годерса на Цурцкабъ имѣется жительская дорога, по которой считается до 30 верстъ.

Другая вѣтвь отдѣляется отъ главной дороги у Дидъ-Аджары и идетъ на Цацихури, черезъ перевалъ Арсіанскаго хребта, на Зарзму. Эта дорога только мѣстами доступна для аробъ, въ общемъ же—она тропа.

3) *Дорога изъ Батума въ Ардаганъ* была начата еще при турецкомъ владычествѣ и ко времени окончанія прошлой войны состояла изъ отдѣльныхъ участковъ. Тотчасъ по занятіи области нами, было при-

ступлено къ соединенію этихъ участковъ между собою. При этомъ, однако, въ виду громадной стоимости устройства всего пути въ надлежащую ширину, рѣшено было соединительные участки дѣлать саженной ширины, но съ шоссейными уклонами и съ искусственными сооруженіями. Работа исполнялась сначала вѣдомствомъ путей сообщенія, а потомъ—подъ руководствомъ начальника Кавказской саперной бригады.

Въ настоящее время дорога находится въ слѣдующемъ состояніи: отъ Батума до Аджарисъ-цхали (18 вер.) дорога идетъ по дельтѣ Чороха, по правому его берегу; здѣсь она вполнѣ готова и шоссирована. Черезъ р. Аджарисъ-цхали устроенъ паромъ самолетъ. До Хеба (14 вер.) дорога до 2-хъ саж. ширины и имѣетъ прочный деревянный мостъ черезъ р. Мачахели. Отъ Хеба до Синготъ (33 вер.) саженная тропа. Отъ Синготъ до Баца (35 вер.) идетъ 3-хъ-саженная турецкая дорога съ каменными искусственными сооруженіями и съ вѣтвями на Артвинъ (14 вер.) и на Ардапучъ, при чемъ послѣ сліянія Чороха съ Ардапучъ-су, дорога идетъ по правому берегу этой послѣдней рѣки. Отъ Ардапуча на Яланузчамскій перевалъ (8442 ф.) ведутъ двѣ дороги: одна старая, аробная, которая короче (32 вер.); другая—саженная тропа (40 вер.). Отъ перевала въ Ардаганъ (37 вер.) идетъ грунтовая колесная дорога. Такимъ образомъ, все разстояніе отъ Батума до Ардагана около 177 верстъ, изъ которыхъ 104 версты колеснаго пути, а 73 вер. саженная тропа. По этой дорогѣ движеніе войскъ можетъ совершаться также небольшими эшелонами и перевальный участокъ подверженъ снѣжнымъ заносамъ.

Отъ только что описанной главной дороги отдѣляются нѣсколько вѣтвей:

а) Изъ Ардапуча, черезъ Аравелъ и Танзотъ, на Тикмалярскій перевалъ, черезъ Ясамалъ, а оттуда че-

резъ Олоръ *въ долину Ольты* (90—100 вер.). До Танзота дорога исправлена жителями для аробной и салазочной ѣзды и вообще вся считается аробною, хотя перевальный участокъ весьма крутъ и затруднителенъ. Этою дорогою пользуются торговцы изъ Артвина и Ардануча.

б) Изъ Хева, подъ Ялануз-чамскимъ переваломъ, ведетъ плохая тропа черезъ Ясамальскій перевалъ *въ Гельскую равнину*.

в) Дорога изъ Ардануча въ Шавшетію, и оттуда на Арсіанскій перевалъ, *въ Ардаганскій округъ*, направляется не по рѣкѣ Имерхеви, а переваломъ черезъ отрогъ Арсіанскаго хребта, на Баца, Гобихоція и Чифтликъ, въ Сатлелъ (административный центръ Шавшето-Имерхевскаго участка). Отсюда она, черезъ Мерію и Схлобанъ, идетъ или на Сечедильскій, или на Арсіанскій перевалы, послѣ чего дороги опять сходятся и направляются въ Цурцкабъ, на Ардагано-Ахалцихской дорогѣ, куда выходитъ также Схалтинская дорога. До Чифтлика дорога легко можетъ быть разработана для колеснаго движенія, что и предполагается исполнить жителями; отъ Чифтлика до Сатлела и отъ Меріи до Схлобана это уже исполнено. Перевальные участки — вьючныя тропы, но Арсіанскій перевалъ легче можетъ быть разработанъ и больше практикуется жителями.

По ущелью р. Имерхеви ведетъ только тропа. Замѣчательно, что въ этомъ краѣ входы во многія ущелья (Мургуль, Схалты, Имерхеви) спираются горами и это самыя трудныя мѣста для проложенія дорогъ. Въ среднихъ теченіяхъ рѣчекъ ущелья расширяются и тамъ дороги гораздо лучше.

Отъ описанной только что главной Шавшетской дороги отдѣляется много тропъ на перевалы Арсіанскаго хребта, между Ялануз-чамомъ и Арсіаномъ, и оттуда въ Ардаганъ. Ихъ можно насчитать до семи. Глав-

ное затрудненіе на этихъ тропахъ составляютъ западные склоны, дороги же по Ардаганской равнинѣ удовлетворительны. Болѣе употребительны слѣдующія тропы: Сатлелъ—Маманелиси – Лори—Ардаганъ и Кученъ—Лори—Ардаганъ. Всѣ эти перевалы, отъ Салачура до Арсіана, соединены между собою дорогою вдоль по плоскому гребню Арсіанскаго хребта, которая носитъ названіе пушечной дороги (топъ іоли). По ней, говорятъ, провозились когда то орудія къ Ахалциху.

Вотъ все, что можно сказать о дорогахъ въ Батумской области. Чтобы вообще покончить съ сообщеніями, надо упомянуть здѣсь о главной рѣкѣ въ краѣ —Чорохѣ.

Чорохъ беретъ начало въ горахъ, составляющихъ сѣверную границу Армянскаго плоскогорья, въ окрестностяхъ Байбурта. Онъ сначала течетъ на западъ и около этого города совершаетъ свой извѣстный обратный изгибъ къ сѣверо-востоку. Отдѣляясь отъ моря Понтійскимъ хребтомъ и принявъ въ себя, еще въ турецкихъ предѣлахъ, воды Ольты-чая и Тортумъ-су, Чорохъ пересѣкаетъ границу въ 9-ти верстахъ выше впаденія р. Арданучъ-су, откуда онъ круто измѣняетъ свое сѣверо-восточное теченіе на сѣверо-западное и подходитъ къ Артвину; начиная отъ этого города, онъ пріобрѣтаетъ важное значеніе, такъ какъ становится судоходнымъ для длинныхъ плоскодонныхъ лодокъ (каюковъ), которыя совершаютъ свои рейсы до Батума въ 5—6 часовъ времени и тянутся обратно на бичевахъ, въ нѣсколько сутокъ. Даже выше, Чорохъ судоходенъ и турки пользуются этимъ для доставки провіанта въ Мело. Далѣе Чорохъ, кромѣ извѣстныхъ уже притоковъ, принимаетъ въ себя съ правой стороны рр. Хебу, Мачахели и Аджарисъ-цхали, которыя имѣютъ характеръ бурныхъ горныхъ потоковъ, особенно послѣдняя. Въ 9-ти верстахъ отъ Батума Чорохъ выходитъ изъ

ущелья, течетъ почти въ западномъ направленіи и впадаетъ въ море въ 8-ми верстахъ отъ Батума, образуя довольно обширную дельту.

Какъ въ турецкихъ, такъ и въ нашихъ предѣлахъ Чорохъ течетъ по узкому и скалистому ущелью, которое расширяется лишь въ нѣсколькихъ мѣстахъ, напр. у Борчхи. Вообще Чорохъ имѣетъ мутную воду и всѣ характерныя свойства горныхъ рѣкъ: извиваясь между скалами, вода въ немъ во время таянія снѣговъ и дождей прибываетъ весьма быстро, увеличивая ширину русла, глубину и теченіе. Всѣ эти обстоятельства затрудняютъ переправы и судоходство, которое здѣсь возможно благодаря лишь удивительной ловкости туземцевъ въ управленіи своими лодками.

По всему теченію Чороха, въ нашихъ предѣлахъ существуетъ черезъ него только два моста: одинъ у Артвина—узкій каменный, старой постройки, другой ветхій, деревянный около д. Црія. Броды существуютъ только въ мелкую воду и то ихъ весьма немного, а именно: выше Артвина у Црія, противъ устья Мургуль-су, въ Борчхѣ, и нѣсколько бродовъ ниже впаденія въ Чорохъ Аджарисъ-цхали.

Въ турецкихъ предѣлахъ по лѣвому берегу Чороха пролегаетъ тропа, мѣстами вьючная, мѣстами пѣшеходная, мѣстами совсѣмъ прерывающаяся. Въ нашихъ предѣлахъ тропа эта сохраняетъ тотъ же характеръ.

II. Второй участокъ отъ Ольты до горы Тандурекъ, въ Агри-дагскомъ хребтѣ.

А) Первая половина, до горы Кесса-дагъ.

Изъ долины Севри-чая граница, продолжая тянуться въ томъ же южномъ направленіи, поднимается на отрогъ западнаго меридіаннаго хребта, пересѣкаетъ его на высотѣ въ 7300′ слишкомъ и вторично спускается

въ долину Ольты у Нариманскихъ естественныхъ воротъ, черезъ которыя прорывается эта рѣка. Отъ Севри-чая до этого мѣста протяженіе границы равно 14 верстамъ.

Отъ р. Ольты граница имѣетъ общее направленіе на сѣверо-востокъ. Она здѣсь пересѣкаетъ нѣсколько сѣверныхъ отроговъ Чахиръ-бабинскаго водораздѣльнаго хребта, высотою отъ 5000—6500′, нѣсколько правыхъ притоковъ рѣки Ольты и спускается въ долину р. Думбули-дереси. Протяженіе это равно 16 верстамъ.

Далѣе граница, на протяженіи 11 верстъ, идетъ внизъ по Думбули-дереси, до сліянія этой рѣки съ Бардусъ-чаемъ (притокъ Пеняка, который въ свою очередь вливается въ рѣку Ольту). У этой точки она измѣняетъ свое направленіе на юго-восточное и на протяженіи 13 верстъ идетъ вверхъ по Бардусъ-чаю, до селенія одинаковаго наименованія.

Отсюда граница поднимается на Чахиръ-бабинскій водораздѣльный хребетъ (до 9000′), идетъ въ юго-западномъ направленіи по гребню его и по одному изъ отроговъ спускается почти на югъ въ долину р. Зивинъ-чай, у сел. Карауганъ. Разстояніе это равно 23 верстамъ.

Отъ Караургана граница тянется ломаными линіями, въ юго-восточномъ направленіи, по отрогамъ горы Сурбъ-хачъ, въ Соганлугскомъ хребтѣ и круто спускается въ долину Аракса (27 вер.), внизъ по которому она пролегаетъ на протяженіи 3½ верстъ.

На правый берегъ Аракса граница поднимается по крутымъ и скалистымъ склонамъ хребта Ташлю-гюнэ и пересѣкаетъ почти въ южномъ направленіи Армутлинско-Башкейское плато до Булахлинскихъ горъ; оттуда она спускается ломаными линіями въ долину рѣки Зарабъ-хана, по теченію которой, все въ томъ же южномъ направленіи, достигаетъ вершинъ Агри-дагска-

го водораздѣльнаго хребта близь горы Кесса-дагъ, гдѣ она круто поворачиваетъ на востокъ, образуя такимъ образомъ исходящій къ сторонѣ Турціи уголъ. Протяженіе это равно 37 верстамъ.

Свойства мѣстности и дороги пересѣкающія границу.

По всему описанному участку граница пролегаетъ всего на протяженіи 144½ в., изъ которыхъ—по хребтамъ 43 в., по рѣкамъ до 23 в. и, наконецъ, по разнымъ отрогамъ и по мѣстности болѣе или менѣе пересѣченной и равнинной—78½ верстъ.

Общій характеръ мѣстности былъ очерченъ выше. Здѣсь мы скажемъ только, что граница на описываемомъ участкѣ пересѣкаетъ весьма значительныя препятствія, какъ то: высокій водораздѣльный хребетъ между Араксомъ и Чорохомъ, съ его многочисленными отрогами и контрфорсами, и трещину рѣки Аракса. По этому она является доступною для колеснаго сообщенія далеко не сплошь, но все же гораздо болѣе, чѣмъ въ Батумскомъ участкѣ. Главные проходы находятся у Ольты, у Караургана и на Армутлинско-Башкейскомъ плато, гдѣ черезъ границу пролегаютъ слѣдующія дороги:

1) *Дорога изъ Ольты по Севри-чаю* на Лески, Петхагъ, Баръ, Кара-тесякъ и Гинсъ *въ Эрзерумъ* (около 103 в.). Это довольно удобный арбный путь, но перевалъ черезъ Думлу-дагъ выше 8000′ и перевалъ у Бара черезъ отрогъ Карга-базара доходитъ до 7000′, а потому дорога подвержена зимою заносамъ.

2) *Дорога изъ Ольты черезъ Нариманъ*, Идъ, Тоданъ, Петхагъ, гдѣ она совпадаетъ съ предъидущею, *въ Эрзерумъ* (103 вер.). Дорога эта считается лучше Севри-чайской.

Обѣ эти дороги имѣютъ то важное значеніе, что выходятъ черезъ гинское ущелье прямо на Эрзерумскую равнину и ими, слѣдовательно, обходится Де-

ве-боинская позиція, преграждающая доступъ къ Эрзеруму. По новѣйшимъ свѣдѣніямъ однако, турки обратили вниманіе на это обстоятельство и у Кара-геояка ими возводятся два форта, которые имѣютъ цѣлью запереть вышеозначенное ущелье.

3) *Отъ Ольты*-Нариманской дороги отдѣляется еще третья, которая черезъ Акрякъ и Падыжванъ направляется *на Гассанъ-Кала* (85 в.) *и на Кепри-кей* (75 в.). Дорога эта принадлежитъ къ числу порядочныхъ аробныхъ, но у Топъ-дага пересѣкаетъ водораздѣльный хребетъ переваломъ въ 8500′, а потому заносится снѣгомъ.

Отъ Наримана до Караургана, вслѣдствіе весьма пересѣченной мѣстности, граница пересѣкается только маловажными тропами, и даже наша кордонная дорога доступна лишь для отдѣльныхъ всадниковъ. Между Караурганомъ же и Меджингертомъ пролегаетъ цѣлая серія дорогъ, спускающихся съ переваловъ Соганлугскаго хребта и направляющихся изъ Карса въ Эрзерумъ. Онѣ слѣдующія:

4) Самая сѣверная изъ нихъ идетъ изъ *Карса* на Чиплахлы, пересѣкаетъ хребетъ *Эшакъ-мейданскимъ перевалом* и черезъ невысокую часть Чахиръ-бабинскаго хребта направляется на Ени-кевъ и Караурганъ, гдѣ выходитъ на большую Эрзерумскую дорогу. По этой дорогѣ считается отъ Карса до границы 90 вер., а *до Эрзерума*—192 версты. Въ общемъ, перевальный участокъ этого пути неудовлетворителенъ, такъ какъ подъемъ отъ сел. Верушана доступенъ лишь для вьюковъ и вообще дорога во многихъ мѣстахъ требуетъ разработки, но турки, въ прошлую кампанію, не имѣя колеснаго обоза, пользовались ею по преимуществу. Около горы Эшакъ-мейданъ отъ описанной дороги отдѣляются вѣтви: а) на Башкей, въ Аджикалинской котловинѣ, а этотъ пунктъ соединяется съ Карсомъ и съ

Ольтою через Арсенкъ и Пенякъ, о чемъ будетъ сказано ниже, и б) на сел. Бардусъ, а оттуда къ Чахиръбабинскому перевалу, гдѣ эта вѣтвь совпадаетъ снова съ Эшакъ-мейданскою дорогою.

5) Вторая дорога, пересѣкающая Соганлугскій хребетъ, идетъ *изъ Карса* черезъ Бегли-Ахметъ до Сарыкамыша по почтовому тракту, который въ настоящее время получаетъ правильную разработку и шоссировку; оттуда, черезъ *Языль-ташскій перевалъ*, на Сырбасанъ, Караурганъ и далѣе по большой *Эрзерумской* дорогѣ. Отъ Карса до границы считается 89 в., а до *Эрзерума* —191 в. Путь этотъ въ послѣднее время хотя и исправленъ, но страдаетъ общимъ недостаткомъ всѣхъ грунтовыхъ дорогъ—грязью; въ перевальномъ участкѣ встрѣчаются топкія мѣста, а спускъ къ Сырбасану крутъ и требуетъ переработки.

6) Третья дорога совпадаетъ до Сарыкамыша съ предъидущею. Отсюда она, черезъ гору Аскеръ-дагъ, направляется къ *Мели-дюзскому перевалу*, гдѣ раздѣляется на три вѣтви: первая направляется къ Караургану, вторая пересѣкаетъ границу между Зивиномъ и Меджингертомъ, огибаетъ правый флангъ Зивинской позиціи и, черезъ источникъ Чермукъ, выходитъ къ Хорасану, на Араксѣ, который, въ свою очередь, соединяется съ большою Эрзерумскою дорогою; наконецъ, третья вѣтвь проходитъ черезъ оба Меджингерта и Чермукъ, гдѣ она совпадаетъ съ предъидущею. По Мели-дюзской дорогѣ считается отъ Карса до Караургана 85 вер., до Эрзерума—187 в., а черезъ Хорасанъ до Эрзерума—188 вер.

Дорога эта на протяженіи отъ Сарыкамыша до Мели-дюза разработана вновь войсками и хотя не шоссирована, но все же теперь представляетъ на этомъ протяженіи прекрасный путь, вполнѣ годный для движенія войскъ всѣхъ родовъ оружія, съ обозами. Вѣтви

отъ Мелидюза въ турецкіе предѣлы хуже, особенно обѣ вѣтви на Чермукъ, пересѣкающія отроги водораздѣльнаго хребта и долину Зивинъ-чая крутыми подъемами и спусками. Въ прошлую кампанію мы пользовались этими дорогами для нашихъ наступательныхъ дѣйствій, при чемъ было положено много труда для приведенія ихъ въ такое состояніе, что съ трудомъ могли пройти обозы.

Мели-дюзская и Языль-ташская дороги соединены между собою очень хорошею вѣтвью, которая идетъ восточнѣе горы Языль-ташъ и также разработана войсками. Отъ сел. верх. Меджингертъ до Аракса граница не пересѣкается колесными дорогами, но параллельно ей, въ нашихъ предѣлахъ, здѣсь пролегаетъ довольно хорошій аробный путь, огибающій гору Сурбъ-хачъ съ запада и съ юга. Дорога эта начинается у *в. Меджингерта* и черезъ Кызылъ-килису направляется *къ Каракурту* (27 верстъ).

Кромѣ вышеописанныхъ, существуетъ еще нѣсколько путей, направляющихся изъ Сарыкамыша къ границѣ черезъ сел. Каракуртъ и Армутлинско-Башкейское плато, минуя Соганлугскій хребетъ. Штабъ-квартира *Сарыкамышъ* соединена съ *Каракуртомъ* двумя дорогами. Первая изъ нихъ запущена; она, по восточнымъ отрогамъ Сурбъ-хача идетъ на Имамъ-кей и Коша-килису въ Каракуртъ, но безъ значительной разработки въ нѣсколькихъ мѣстахъ не годна для движенія колеснаго обоза. Вторая и главная дорога, которою мы пользовались въ $18^{77}/_{78}$ гг., направляется изъ Сарыкамыша по восточному склону Соганлуга и между нимъ и Ахбабинскимъ хребтомъ въ с. Каракуртъ (25 в.). Первая половина этой дороги также прекрасно разработана войсками, вторая же — будетъ разработана въ ближайшемъ будущемъ. Отъ Каракурта дорога направляется къ Араксу, переходитъ его по желѣзному

мосту, который въ настоящее время еще строится, поднимается 5-ти-верстнымъ, хорошо разработаннымъ войсками подъемомъ на правый берегъ рѣки и слѣдуетъ по плато до с. Башкей (15 в.). Здѣсь она поворачиваетъ на западъ, пересѣкаетъ границу (7 в.) и черезъ Дали-баба идетъ къ Кепри-кею, переходитъ черезъ Араксъ по прочному каменному мосту и соединяется съ большою Карсско-Эрзерумскою дорогою. Дорога эта сплошь колесная, но въ нѣкоторыхъ мѣстахъ требуетъ поправки, какъ напр. спускъ къ Башкею. По этой дорогѣ считается изъ Карса до границы 102 в., а до Эрзерума—212 в.

Еще дорога, о которой стоитъ упомянуть здѣсь, отдѣляется *отъ Башкея* на югъ, пересѣкаетъ границу между селеніями Гозанъ и Айгеръ-бугоръ (турецкій), направляется къ Даяру и выходитъ также *на большую Эрзерумо-Алашкертскую дорогу*, минуя Кара-дербентскій проходъ. Дорога эта принадлежитъ къ категоріи посредственныхъ арбныхъ; ею пользовались при турецкомъ владычествѣ для возки соганлугскаго лѣса въ Алашкертъ. Протяженіе ея отъ Башкея до границы 15 верстъ, до соединенія съ большою дорогою—43, а до Алашкерта—около 80 верстъ.

Б) Вторая половина второго участка отъ г. Кесса-дага до г. Тандурекъ, къ ю.-в. отъ Кагызмана, т. е. до нашей прежней границы.

Отъ Кесса-дага до Тандурека граница, на протяженіи до 70 в., пролегаетъ непрерывно по гребню Агри-дагскаго хребта. Хребетъ этотъ, нигдѣ не достигая снѣжной линіи, имѣетъ однако въ разсматриваемомъ участкѣ до 9000′ высоты, а вершины его и болѣе, а именно: Кесса-дагъ (11262′), Молла-Османъ (9667′), Бозъ-дагъ (9598′) и Чухуръ-чамъ (9254′). Въ общемъ, хребетъ нѣсколько понижается съ запада на востокъ и

тянется почти параллельно теченію Аракса и Зарабъ-хана-чая, составляя водораздѣлъ между этими рѣками съ одной стороны и Ефрата съ Мурадомъ и Шарьяномъ—съ другой. Въ этой части хребетъ представляетъ собою острый, скалистый гребень съ весьма крутыми скатами, что болѣе всего затрудняетъ сообщеніе черезъ него. Въ обѣ стороны онъ отдѣляетъ множество также скалистыхъ отроговъ и контрфорсовъ, образующихъ глубокія балки, по которымъ пролегаютъ тропы, ведущія изъ нашихъ предѣловъ въ Алашкертскую долину. Вообще хребетъ дикъ и безлѣсенъ, но въ разсматриваемомъ участкѣ не лишенъ воды.

Дороги. Всѣ дороги, пересѣкающія пограничный хребетъ въ этомъ участкѣ, имѣютъ характеръ вьючныхъ и верховыхъ тропъ, по которымъ иногда съ трудомъ проходятъ ненагруженныя арбы. Главныя изъ нихъ слѣдующія:

1) *Дорога изъ Башкея, черезъ Ахкилисинскій* (Кесса-дагскій) *перевалъ, въ Алашкертъ* (до 38 вер.). Дорога эта аробная, за исключеніемъ 7-ми-верстнаго перевальнаго участка, по которому могутъ слѣдовать лишь вьюки и пустыя арбы, вслѣдствіе чрезвычайной крутизны подъемовъ и спусковъ. Разработка этого участка потребовала-бы большихъ затратъ.

2) *Дорога изъ Башкея* на Армутли, Зарабъ-хана, Болчаджихъ и *Кавалярскій перевалъ въ Алашкертъ* (до 45 вер.). Дорога эта считается лучшею, но и она въ двухъ мѣстахъ (3-хъ верстный спускъ къ Зарабъ-хана и перевальный участокъ), безъ весьма значительныхъ работъ, не годна даже для аробнаго движенія.

Кромѣ этихъ двухъ дорогъ, черезъ Агри-дагскій хребетъ пролегаютъ многія тропы. Главныя изъ нихъ —верховыя тропы отъ Комука и Казыкая, вьючный путь отъ Колы-оглы по ущелью Чухуръ-су, тропа отъ Тодана къ Чухуръ-чамскому перевалу и тропа изъ Ка-

гызмапа, через Каравапкъ, къ тому же перевалу. Всѣ эти тропы соединяются между собою верховою тропою, по гребню хребта, извѣстною подъ названіемъ шахъ-іоли.

Коммуникаціонные и поперечные пути. Городъ Ольта, расположенный на рѣкѣ одинаковаго наименованія, ниже впаденія въ нее Севри-чая и въ мѣстности чрезвычайно гористой, не имѣетъ прямого колеснаго сообщенія съ сосѣдними раіонами. Вдоль границы пролегаютъ однѣ кордонныя тропы, доступныя для всадниковъ, а мѣстами лишь для пѣшеходовъ. Каковы сообщенія Ольты съ Артвиномъ и Ардануческмъ,—мы видѣли выше.

Главная артерія, по которой *Ольта* сообщается съ остальнымъ міромъ—это грунтовая дорога на *Ардаганъ.* Путь этотъ на всемъ своемъ протяженіи (99 вер.) доступенъ для колеснаго обоза. Онъ изъ Ольты идетъ по лѣвому берегу рѣки, затѣмъ пересѣкаетъ ее бродомъ, направляется въ долину р. Пенякъ-чая, переходитъ ее по деревянному мосту и направляется къ Панжуретскому перевалу (7728′) черезъ водораздѣльный хребетъ. Этотъ участокъ самый трудный, вслѣдствіе крутизны подъемовъ, о которыхъ можно судить потому, что разница въ уровняхъ р. Пеняка и перевала составляетъ около 4100′. Спускъ въ долину Куры гораздо положе, и къ тому же Ардаганское плато на 2200′ выше долины Пеняка у одноименнаго селенія. Кура пересѣкается хорошимъ мостомъ и затѣмъ дорога направляется въ Ардаганъ, черезъ с. Комкъ. Вода, топливо и подножный кормъ встрѣчаются по всей дорогѣ.

Отъ этого главнаго пути отдѣляются слѣдующія поперечныя дороги:

а) Изъ долины Пенякъ-чая идетъ плохая арбпая дорога на Пертусъ и Бардусъ, а оттуда, черезъ Эшакъ-мейданскій перевалъ, въ Карсъ, съ развѣтвленіемъ на

Сырбасанъ и Караурганъ, на границѣ. Дорога эта пролегаетъ вообще по мѣстности крайне пересѣченной, такъ что обыкновенное сообщеніе Ольты съ Карсомъ производится не по ней, а черезъ Ардаганъ, не смотря на то, что разстояніе отъ этого увеличивается на 45 вер. По этой дорогѣ отъ Ольты до Карса 130 верстъ, а до Каракурта—отъ 75—80 верстъ.

б) Вторая дорога отдѣляется отъ главной около с. Пеняка и идетъ на Арсенекъ; отсюда она переваливаетъ черезъ водораздѣльный между Курою и Араксомъ хребетъ на куртинское селеніе Бакъ-кевъ, въ Аджикалинской равнинѣ, и далѣе направляется къ Карсу. По этой дорогѣ отъ Ольты до Карса около 120 в., но она недоступна для движенія колеснаго обоза сплошь; мѣстами (подъемъ и спускъ) могутъ пройти однѣ лишь арбы, и то съ трудомъ. Главный же недостатокъ этой дороги тотъ, что она въ перевальномъ участкѣ заносится зимою снѣгомъ.

в) Предъидущая дорога отдѣляетъ отъ себя вѣтвь на Эшакъ-мейданъ, которая оттуда идетъ между горами Чамаръ-дагъ и Кумры на верхній Сарыкамышъ и штабъ-квартиру Сарыкамышъ. Дорога эта принадлежитъ къ числу аробныхъ. По ней разстояніе между Сарыкамышемъ и Ольтою около 95 верстъ.

Въ послѣднее лѣто произведено изысканіе съ цѣлью опредѣленія наилучшаго направленія для колесной дороги между Карсомъ и Ольтою. Дорога эта (пунктиръ на картѣ) намѣчена слѣдующимъ образомъ: изъ Карса на Тайгунъ, Кизилъ-гядукскій перевалъ; отсюда она поворачиваетъ на ю.-з. и спускается по ущелью праваго притока Пенякъ-чая черезъ Мушехъ въ с. Пенякъ. По этой дорогѣ отъ Карса до Ольты выходитъ до 130 вер.

Городъ *Ардаганъ* соединенъ *съ Карсомъ* и съ сосѣдними раіонами тоже одними лишь грунтовыми дорогами. О сообщеніи съ Артвиномъ черезъ Ялануз-чам-

скій перевалъ было сказано выше.

Къ Карсу ведутъ двѣ дороги:

Главная изъ нихъ пересѣкаетъ водораздѣльный хребетъ Саккалъ-тутанскимъ переваломъ (свыше 7000′), откуда она идетъ на Джелаусъ и Меликъ-кей (76½ в.). Дорога эта мѣстами трудная для движенія тяжелыхъ обозовъ, а потому мѣстная администрація въ настоящее время занята правильною разработкою ея, при чемъ въ сѣверной части своей она пройдетъ долиною рѣчки Гельгали (пунктиръ на картѣ). Другая дорога составляетъ развѣтвленіе первой; она направляется черезъ Бугатапинскій перевалъ, мимо озера Айгеръ-гель, и также выходитъ къ Меликъ-кею. Дорога эта отчасти лучше первой и менѣе подвержена заносамъ зимою, но пролегаетъ по совершенно безлюдной мѣстности.

Сверхъ этого *Ардаганъ* имѣетъ прямое сообщеніе съ *Сарыкамышемъ* (105 в.) на с. Гокамъ, черезъ Гельскую равнину, Кизилъ-гядукскій перевалъ, на с. Новый-Селимъ, гдѣ оно совпадаетъ съ почтовымъ трактомъ изъ Карса въ Сарыкамышъ. Дорога эта, однако, по мѣстности доступна лишь для аробнаго движенія, наприм. на перевалѣ, а въ Гельской котловинѣ— весьма трудна, вслѣдствіе вязкости грунта.

Съ Ахалцихомъ Ардаганъ соединяется по двумъ колеснымъ дорогамъ: первая изъ нихъ идетъ на Цурмалъ, Цурцкабъ (сюда выходятъ дороги съ переваловъ Арсіанскаго хребта), Дигоръ и Суфлисъ (81 вер.); дорога эта грунтовая и находится въ довольно плохомъ состояніи. Другая дорога идетъ на Улгарскій перевалъ, восточнѣе горы Улгаръ и Ханіорскій постъ въ Ахалцихъ; хотя спускъ съ Улгара и разработанъ земствомъ, но все же дорога не вполнѣ удовлетворительна.

На Ахалкалаки ведетъ дорога черезъ Зурзуна (89 в.), при чемъ труднѣйшая ея часть—Зурзунскій перевалъ, черезъ водораздѣлъ Куры и Аракса, теперь

получаетъ правильную разработку.

Сообщеніе *Карса* съ *Александрополемъ* (84 в.) совершается по шоссе, содержимомъ въ отличномъ порядкѣ. Отъ Александрополя же, черезъ Делижанъ до станціи Закавказской желѣзной дороги Акстафа, пролегаетъ также шоссе, протяженіемъ въ 173 в.

Крѣпость *Карсъ*, кромѣ упомянутыхъ сообщеній съ Ардаганомъ, съ Ольтою и съ Сарыкамышемъ, соединена грунтовою дорогою *съ гор. Кагызманомъ*, на Араксѣ (72 в.). По этой дорогѣ происходитъ почтовое сообщеніе и она до станціи верх. Кемерли пролегаетъ по плоскости съ вязкимъ черноземнымъ грунтомъ, почему здѣсь въ дождливое время бываетъ грязно. Отъ верхняго Кемерли начинается длинный, 17-ти-верстный спускъ въ долину Аракса; онъ разработанъ въ болѣе твердомъ грунтѣ и имѣетъ множество иногда весьма короткихъ зигзаговъ. На Араксѣ существуетъ мостъ турецкой постройки, ветхій и плохой конструкціи (онъ, впрочемъ, теперь перестраивается); кромѣ того онъ расположенъ далеко ниже по теченію рѣки и дорога дѣлаетъ здѣсь большой кругъ, почему, при малѣйшей возможности, пользуются бродомъ, сокращая, такимъ образомъ, разстояніе на 5 верстъ.

Городъ *Кагызманъ* лежитъ на перепутьи между Карсомъ, Армутлинско-Башкейскимъ плато и Соганлугомъ — съ одной стороны и Эриванскимъ театромъ — съ другой. Городъ этотъ, кромѣ прямаго сообщенія съ Карсомъ, соединенъ съ *Армутлинско-Башкейскимъ плато* двумя дорогами:

1) Первая изъ нихъ пролегаетъ по правому берегу Аракса и до Колу-оглы (18 в.) составляетъ сносный аробный путь. Отъ Колу-оглы до с. Зарабъ-хана (17 вер.) дорога имѣетъ характеръ плохой верховой тропы, вьющейся по скаламъ и прозванной еще турками собачьей дорогой (итъ іоли). Этотъ участокъ, при малой

водѣ. обыкновенно обходится двукратнымъ переходомъ въ бродъ черезъ Араксъ, но и тропа лѣваго берега не годна для аробнаго движенія: правильная разработка этихъ 17 верстъ потребуетъ значительныхъ издержекъ. Отъ Зарабъ-хана до Башкея 15 верстъ. Самое главное затрудненіе представляетъ здѣсь 3-хъ-верстный, крутой и скалистый подъемъ на плато; остальная часть дороги доступна для колеснаго обоза. Все разстояніе отъ Кагызмана до Башкея по этой дорогѣ равно, слѣдовательно, 50 верстамъ.

2) Вторая дорога идетъ по лѣвому берегу Аракса, черезъ который переходитъ или бродомъ, или въ обходъ по мосту. Далѣе она, на протяженіи 15 верстъ, идетъ все подъемомъ, мѣстами крутымъ, доступнымъ только для арobъ, и достигаетъ армянскаго селенія Чанглы, а отсюда, по подошвѣ богатаго пастбищами и альпійскими лугами Алла-дага, ведетъ на с. Шедеванъ. Это селеніе въ прямомъ направленіи отстоитъ отъ Каракурта въ 10 вер., но тропа черезъ келикское ущелье доступна лишь для пѣшеходовъ, а потому дорога идетъ въ обходъ на с. Алла-Килиса и у промежуточнаго поста выходитъ на Сарыкамыше-Каракуртскую дорогу. Разстояніе отъ Кагызмана до Башкея по этой дорогѣ равно 90 верст.; слѣдовательно, она на 40 вер. длиннѣе предъидущей. Существуетъ, правда, еще дорога, которая считается лучше только что описанной, но она еще кружнѣе и направляется изъ Кагызмана по Карской почтовой дорогѣ, сворачиваетъ на селен. Кетыкъ и черезъ Монтаръ выходитъ къ Шедевану, въ 6 верстахъ отъ котораго совпадаетъ съ предъидущею.

Недалеко отъ соединенія обѣихъ этихъ дорогъ отдѣляется вѣтвь въ долину Аракса къ с. Калабашн. Спускъ этотъ доступенъ для арobъ, но въ одномъ мѣстѣ крутъ и скалистъ. У Калабашн черезъ Араксъ имѣется хорошій бродъ и далѣе довольно удовлетвори-

тельный подъемъ на Башкейское плато. Если воспользоваться этимъ развѣтвленіемъ, что конечно возможно только въ малую воду, то разстояніе между Кагызманомъ и Башкеемъ сократится до 60 верстъ.

Въ другую сторону, внизъ по Араксу, городъ *Кагызманъ* соединяется *съ Игдыремъ*, административнымъ центромъ пограничнаго Сурмалинскаго уѣзда Эриванской губерніи, находящимся въ постройкѣ шоссе. Шоссе это отъ Кагызмана до Ахчая пройдетъ по правому берегу Аракса, здѣсь, во избѣжаніе весьма дорогихъ работъ въ скалѣ, перейдетъ по желѣзному мосту на лѣвый и около Парнаута опять на правый берегъ этой рѣки. Изъ Парнаута оно направляется на Кульпъ (соляныя копи)—этотъ участокъ почти готовъ—а оттуда черезъ Каракалинскій постъ въ Игдырь. Отъ Кагызмана до Игдыря по этой дорогѣ будетъ около 100 верстъ, а отъ Карса до Игдыря 172 версты. Разстояніе это сокращается до 140 верстъ, если воспользоваться прямымъ путемъ *изъ Игдыря на Карсъ*. Дорога эта отдѣляется отъ предъидущей между Кульпъ и Парнаутомъ, переходитъ у Джерохлы въ бродъ черезъ Араксъ и затѣмъ хорошо разработаннымъ войсками подъемомъ у Хелы-Кешля (Хаджи-Байрама) поднимается на Карсское плато. Отсюда она, черезъ Нахичеванъ, минуя Зибни, направляется въ Дигоръ. Этотъ послѣдній участокъ не разработанъ, но колесное сообщеніе совершается здѣсь безпрепятственно, хотя дорога грязна и пересѣкается нѣсколькими каменистыми балками. Кромѣ того, на этомъ пространствѣ мало воды. Подъемъ изъ долины Дигоръ-чая въ Базарджикскую котловину опять разработанъ войсками. Далѣе идетъ порядочная колесная дорога на Базарджикъ, мимо озера Джала-гель, которая длиннымъ, но пологимъ спускомъ направляется въ Карсъ. Дорога эта на всемъ своемъ протяженіи годна для движенія войскъ съ колеснымъ обозомъ, но бродъ на Араксѣ вес-

пою закрывается, почему въ военное время здѣсь придется устроить паромную переправу, если устройство постояннаго моста будетъ признано невозможнымъ.

Разсмотрѣвъ второй участокъ нашей Кавказско-Турецкой границы мы видѣли, что правый флангъ его, сѣвернѣе Ольты, упирается въ такую гористую и пересѣченную мѣстность, что здѣсь о какихъ-либо серьезныхъ военныхъ предпріятіяхъ не можетъ быть и рѣчи. Тоже самое можно сказать и относительно лѣваго его фланга, гдѣ Агри-дагскій хребетъ, отъ Кесса-дага до Тандурека, доступенъ лишь для вьючнаго обоза и для горной артиллеріи. Такимъ образомъ, стратегическій фронтъ Карсскаго театра военныхъ дѣйствій, имѣя обезпеченные мѣстностью фланги, простирается между Ольтою и Кесса-дагомъ въ длину на 140 верстъ.

Пространство это, какъ выше сказано, не вездѣ одинаково доступно, а пересѣкается лишь тремя группами дорогъ: у Ольты, около Караургана и черезъ Армутлинско-Башкейское плато, которыя, исходя изъ Карса, наиболѣе удаляются другъ отъ друга на границѣ и опять сходятся къ Эрзеруму.

Каковы эти дороги и какъ велико ихъ протяженіе мы видѣли выше, а именно:

Городъ Ольта отстоитъ отъ Эрзерума на 103 версты, отъ Ардагана на 99 вер., отъ Карса, черезъ Ардаганъ, на 175 вер., а по прямымъ дорогамъ—на 120—130 вер.; послѣднія, однако, не принадлежатъ къ числу колесныхъ. Такимъ образомъ, этотъ передовой пунктъ на нашей границѣ удаленъ отъ своей операціонной базы—Карса—на три перехода болѣе чѣмъ отъ Эрзерума и отстоитъ въ равномъ разстояніи, какъ отъ этого города, такъ и отъ Ардагана, который для него имѣетъ значеніе вспомогательной базы. При отсутствіи надежныхъ поперечныхъ сообщеній Ольты съ Соганлугомъ, городъ этотъ, такимъ образомъ, является

изолированнымъ. Поэтому устройство прямой колесной дороги между Ольтою и Карсомъ, что уже имѣется въ виду, во всякомъ случаѣ расширитъ активное вліяніе этой крѣпости.

Городъ Ардаганъ, въ свою очередь, соединенъ съ Ахалцыхомъ (81 вер.) грунтовыми дорогами, которыя пока еще не отвѣчаютъ условіямъ надежнаго коммуникаціоннаго пути; далѣе же—по боржомскому ущелью, до ст. Михайлово Закавказской желѣзной дороги, идетъ отличное шоссе. Если бы участокъ Ардаганъ-Ахалцыхъ получилъ правильную разработку съ шоссировкою, то колесное сообщеніе Ардагана съ Тифлисомъ, черезъ Карсъ, или черезъ Ахалкалаки, не считая желѣзной дороги, сократилось бы въ первомъ случаѣ на 100, а во второмъ—на 60 вер. Этими соображеніями и объясняется имѣющееся въ виду улучшеніе не только описанныхъ путей, но и продолженіе ихъ до Карса.

Наиболѣе важное значеніе на Карскомъ театрѣ военныхъ дѣйствій имѣетъ несомнѣнно Соганлугъ. Представляя собою рядъ прекрасныхъ позицій, онъ, до послѣдняго времени, былъ лишенъ надежныхъ коммуникаціонныхъ, поперечныхъ и позиціонныхъ путей. На этотъ предметъ однако обращено серьезное вниманіе, и, при соединенныхъ усиліяхъ войскъ и земства, всѣ важнѣйшія сообщенія частью уже построены, частью приводятся къ окончанію.

Наконецъ, послѣдній участокъ Карскаго театра—Армутлинско-Башкейское плато—представляетъ мѣстность открытую и доступную лишь со стороны Эрзерума. Лѣвый флангъ упирается въ недоступную часть Агри-дагскаго хребта, съ тыла—теснина Аракса, а къ сторонѣ праваго фланга пролегаетъ единственная колесная дорога къ Сарыкамышу, которая имѣетъ значеніе какъ поперечнаго, такъ и коммуникаціоннаго пути и тѣсно связываетъ Армутлинско-Башкейское плато съ

Соганлугомъ. Хотя и имѣется въ виду устроить еще другую дорогу изъ Башкея на Зарабъ-хана—въ Кагызманъ, но по свойству мѣстности сооруженіе это обойдется весьма дорого и сверхъ того оно можетъ представить извѣстную выгоду непріятелю, въ случаѣ потери нами Армутлинско-Башкейскаго плато. Поэтому казалось бы цѣлесообразнымъ поставить здѣсь въ подходящемъ мѣстѣ укрѣпленіе временной профили, которое прикрывало бы какъ дорогу на Каракуртъ съ мостомъ, такъ и аробный путь, ведущій изъ Башкея на Кала-баши въ долину Аракса, а оттуда на Карсъ, или Кагызманъ. Болѣе важное значеніе Армутлинско-Башкейское плато пріобрѣтаетъ въ случаѣ нашихъ наступательныхъ дѣйствій, для которыхъ оно могло бы служить надежнымъ плацдармомъ. Это вытекаетъ изъ того, что: 1) дороги, ведущія отсюда къ Эрзеруму, пролегаютъ по мѣстности болѣе населенной; онѣ лучше Соганлугскихъ и менѣе подвержены снѣжнымъ заносамъ *). 2) Армутлинско-Башкейское плато находится въ 2-хъ переходахъ отъ Дали-бабы и отъ Даяра, занятіе которыхъ обезпечиваетъ за нами Кара-дербентскій и Кизилъ-дербентскій проходы, черезъ которые пролегаетъ главная Эрзерумо-Алашкертская дорога, а это заставитъ турокъ перенести свою коммуникаціонную линію изъ Эрзерума въ Алашкертскую долину на Хнысъ, Мелязгирдъ и Кара-килису, отчего она удлиняется на 6-ть переходовъ.

Поперечный путь, соединяющій Карскій театръ съ Батумомъ черезъ Ялануз-чамъ, не конченъ, но онъ ед-

*) Если Эрзерумскій отрядъ въ прошлую кампанію, когда мы пользовались этими дорогами, терпѣлъ всевозможныя нужды, то это происходило не отъ плохаго состоянія дорогъ, а отъ дурнаго устройства тыла и отъ неимѣнія по главной коммуникаціонной линіи ни одного фуражнаго склада, отчего транспорты возили съ собой фуражъ изъ Карса и лишь самую малую часть клади.

ва-ли имѣетъ первостепенное значеніе.

Гораздо важнѣе сообщенія Карса съ Эриванскимъ театромъ, а на этотъ предметъ обращено надлежащее вниманіе. Дорога Карсъ—Хаджи-Байрамъ—Игдырь (140 вер.) уже окончена, а дорога Карсъ—Кагызманъ—Игдырь приводится къ окончанію, послѣ чего этотъ важный пробѣлъ можно считать исправленнымъ въ наиболѣе благопріятномъ смыслѣ.

III. Третій участокъ отъ горы Тандурекъ до Арарата.

Отъ г. Тандурекъ граница тянется въ юго-восточномъ направленіи по тому же Агри-дагскому хребту, огибая Сепакскую котловину съ юга, а Балыкъ-гельское озеро съ сѣвера. Отсюда она направляется почти на востокъ и, все по гребню того же хребта, достигаетъ большаго Арарата, въ 9-ти верстахъ отъ котораго, по направленію къ малому Арарату, оканчивается. Къ этому пункту сходятся границы трехъ государствъ: Россіи, Турціи и Персіи.

Протяженіе этого участка равно 132½ верстамъ. Граница пролегаетъ здѣсь, какъ сказано, непрерывно по Агри-дагскому хребту, который въ общемъ продолжаетъ слабо понижаться къ востоку, но, тѣмъ не менѣе, перевалы его достигаютъ значительной высоты отъ 6944′—8344′, а вершины отъ 9000′—11000′, одинъ только большой Араратъ (16916′) превышаетъ линію вѣчныхъ снѣговъ.

Въ общемъ, хребетъ отъ г. Тандурека до Балыкъ-гельскаго озера имѣетъ характеръ плоской возвышенности, покрытой мѣстами кустарникомъ; вода здѣсь въ достаточномъ количествѣ. Отъ Балыкъ-гельскаго озера до Арарата хребетъ опять тянется довольно острымъ гребнемъ, но тутъ онъ гораздо менѣе скалистъ, чѣмъ

въ западной своей части; напротивъ того вершины и отроги его покрыты травою, дающею прекрасныя пастбища кочующимъ здѣсь курдамъ и езидамъ. Лѣсовъ и кустарника совсѣмъ нѣтъ и вообще на всемъ этомъ пространствѣ чувствуется недостатокъ въ водѣ, даже снѣжная вершина большаго Арарата не даетъ начала ни одной, сколько-нибудь значительной рѣчкѣ.

Дороги. Изъ географическаго обзора мѣстности, по которой пролегаетъ граница въ этомъ раіонѣ, мы видѣли, что здѣсь пограничный хребетъ вообще доступнѣе, чѣмъ между Кесса-дагомъ и Тандурекомъ. И въ самомъ дѣлѣ, граница пересѣкается здѣсь многими дорогами, которыя по большей части принадлежатъ къ числу колесныхъ. Начиная съ запада онѣ слѣдующія:

1) *Изъ долины Аракса*, между Кагызманомъ и Кульпами, существуютъ двѣ дороги, пересѣкающія пограничный хребетъ *Ахтинскимъ переваломъ* и одна пролегающая черезъ Сепакскую котловину. Всѣ онѣ направляются *къ турецкому с. Кара-килиса* въ Алашкертской долинѣ. Первая изъ нихъ начинается у Ахъ-чая и идетъ черезъ Местафъ на перевалъ (21 вер.). Дорога эта въ одномъ мѣстѣ имѣетъ весьма крутой подъемъ, гдѣ могутъ слѣдовать одни вьюки, въ остальныхъ мѣстахъ она аробная. Другая дорога идетъ изъ Парнаута на Кызконоранъ и перевалъ (20 вер.); она принадлежитъ къ числу дурныхъ аробныхъ, потому что здѣсь встрѣчается нѣсколько крутыхъ подъемовъ. Ахтинскій перевалъ (7392′) составляетъ плоскую возвышенность, на которой могутъ развернуться значительныя силы; тамъ достаточно воды, подножнаго корма и кустарника, замѣняющаго дрова. Отъ перевала до Кара-килиса дорога аробная; по картѣ она равна 40 вер., слѣдовательно все разстояніе отъ Парнаута до Кара-килисы около 60 верстъ.

2) Третья дорога идетъ *отъ Кульпъ* на Татуджанъ

черезъ Сенакскую котловину, Дараби, *въ Кара-килису* (до 85 вер.). По этой дорогѣ въ прошлую войну прошелъ одинъ изъ нашихъ казачьихъ полковъ.

Отъ Балыкъ-гельскаго озера до Арарата пограничный хребетъ пересѣкается цѣлою серіею колесныхъ дорогъ, которыя имѣютъ исходною точкою—почтовую станцію Маркара—на Араксѣ, гдѣ существуетъ единственный въ этомъ районѣ мостъ черезъ него. Дороги эти слѣдующія:

3) Дорога *Маркара*—Амаратъ—Арабкерлю—Гулюджа—Таузкуль, черезъ *Асланлинскій перевалъ* (7805 ф.), *на турецкое селен. Мысунъ*, откуда она направляется двумя вѣтвями: на Діадинъ, по большой Эрзерумской дорогѣ, и на Баязетъ. Отъ Маркара до Мысуна считается 80 верстъ, до Діадина 100, а до Баязета 115 верстъ. Отъ Маркара до Арабкерлю дорога пересѣкается множествомъ рѣчекъ и оросительныхъ канавъ, черезъ которыя, попеченіемъ земскихъ властей, перекинуты деревянные мостики; дорога вполнѣ колесная. Далѣе идетъ также хорошая проѣздная дорога до перевала; перевальный участокъ разработанъ нашими войсками въ прошлую кампанію и, хотя онъ и очень крутъ, но не длиненъ ($1^1/_2$ вер.); фургоны могутъ двигаться по немъ не иначе, какъ съ припряжкою. На перевалѣ имѣется хорошая вода и подножный кормъ въ изобиліи, но недостатокъ въ топливѣ. Послѣ подъема тотчасъ же начинается спускъ, который кажется довольно крутымъ, но также не длиненъ. Отъ этой дороги у с. Гулюджа отдѣляется вѣтвь на Абасгельскій перевалъ къ Балыкъ-гельскому озеру, но оттуда пролегаютъ однѣ лишь тропы, такъ что означенный перевалъ не имѣетъ значенія.

4) Вторая дорога идетъ *изъ Маркара* до Игдыря по почтовому тракту, затѣмъ пересѣкаетъ хребетъ *Караvансарайскимъ переваломъ* (7245′) и спускается *къ*

Мысуну, откуда она идетъ на Діадинъ и Баязетъ. Отъ Маркара до Баязета до ста вер., до Мысуна 65 вер., а до Діадина 85 вер. Дорога эта хорошая колесная, но въ перевальномъ участкѣ, на протяженіи цѣлаго перехода, лишена воды, если не считать нѣсколькихъ скудныхъ колодцевъ у зимовья Куджахъ и родника у горы Мамзіолъ.

Съ предъидущею эта дорога соединяется довольно плохимъ аробнымъ путемъ на с. Сычанлы и Таузкуль (15 вер.). По дорогѣ этой воды достаточно, но она, безъ значительной разработки, не годна для движенія обозовъ. Отъ Сычанлы идетъ тропа на хребетъ.

5) Третья дорога *отъ Маркара* до Игдыря совпадаетъ съ предъидущею, затѣмъ черезъ Аликочакъ идетъ *на Зорскій перевалъ* (8344′), спускается *въ Мысунъ*, а оттуда направляется также къ Діадину и Баязету. Отъ Маркара до Мысуна 55 вер., до Діадина 75 вер., а до Баязета 90 верстъ.

Дорога эта принадлежитъ къ числу хорошихъ колесныхъ. Въ перевальномъ участкѣ она имѣетъ ровное, не каменистое полотно и достаточно пологіе уклоны. Въ водѣ недостатка нѣтъ; она получается изъ рѣчки Зоръ-дереси и, кромѣ того, въ одной верстѣ влѣво отъ перевала имѣется родникъ. Подножнаго корма довольно, но топлива нѣтъ. Спускаясь съ перевала террасами, дорога замыкается, около с. Зоръ, горою Кара-чумакъ, откуда она видна на большомъ пространствѣ. Здѣсь представляется удобная позиція для обороны перевальнаго участка малымъ отрядомъ. Этимъ переваломъ турки воспользовались въ прошлую войну для вторженія въ наши предѣлы. Слѣды ихъ укрѣпленной позиціи видны еще до сихъ поръ къ сѣверо-востоку отъ горы Чарсала.

Съ Караванcарайскою—дорога эта соединяется довольно плохимъ и безводнымъ аробнымъ путемъ, иду-

щимъ отъ Зора, южнѣе горы Чарсала, къ большой Каравансарайской дорогѣ (10 вер.). Далѣе эта же дорога идетъ на Сычанлы и Таузкуль, о чемъ сказано въ предъидущемъ пунктѣ. Кромѣ этого оба перевала соединяются еще 2-мя тропами: изъ Зора на Куджахъ и изъ Зора же по южную сторону хребта на Карвансарай-мысунскую дорогу. Наконецъ, отъ Зора, вверхъ по рѣчкѣ, пролегаетъ въ турецкіе предѣлы пѣшеходная тропа.

6) Четвертая дорога *отъ Маркара* до Игдыря совпадаетъ съ двумя предъидущими. Отсюда она направляется черезъ Орговскій постъ и *Чингильскій перевалъ* (6944'), на *Баязетъ*, до котораго считается около 70 вер. Дорога эта принадлежитъ къ числу посредственныхъ колесныхъ. Перевальный участокъ былъ разработанъ нашими войсками въ прошлую кампанію; онъ, при незначительныхъ поправкахъ, годенъ для колеснаго движенія. Воды отъ Игдыря до перевала вообще мало: лишь въ Орговѣ имѣется довольно большой родникъ, озеро же, ниже перевала, пересыхаетъ. Съ перевала городъ Баязетъ хорошо видѣнъ, но дорога идетъ не прямо, а огибаетъ болото, о которомъ было сказано при географическомъ обзорѣ Баязетской равнины. Переваломъ этимъ мы пользовались для перехода въ наступленіе въ 1877 г., тамъ же въ 1854 г. генераломъ барономъ Врангелемъ была одержана побѣда надъ турецкими войсками.

Съ Зорскою дорогою описываемая соединяется довольно плохимъ, требующимъ поправки, но водообильнымъ аробнымъ путемъ отъ Оргова на Мучи, въ Багдамурадъ и Зоръ (16 верстъ).

Такимъ образомъ, всѣ главные перевалы — *Чингильскій. Зорскій, Каравансарайскій* и *Асланлинскій соединены поперечною*, хотя и плохою, аробною дорогою *отъ Оргова до Таузкуля* (41 верста).

7) Послѣдній и ближайшій къ Арарату перевалъ Хараба-бажарскій. Онъ отдѣляется отъ Чингильской дороги и на нее же выходитъ. Перевалъ этотъ неудобенъ, вслѣдствіе каменистости своей.

Коммуникаціонные и поперечные пути.

О дорогахъ, соединяющихъ Эриванскій театръ съ Карсскимъ, сказано выше. Главное же коммуникаціонное сообщеніе Сурмалинскаго уѣзда съ своею операціонною базою, совершается по почтовому тракту *изъ Игдыря* на Маркаринскій мостъ, черезъ Эчміадзинъ, *въ Эривань* (56 вер.). Дорога эта грунтовая, но содержится въ исправности. Далѣе отъ Эривани вплоть до Акстафинской станціи Закавказской желѣзной дороги (176 верстъ) ведетъ отличное шоссе. *Съ Александрополемъ* же *Эривань соединена*, черезъ Сардаръ-Абадъ, такъ называемою „царскою“ дорогою (122 вер.), которая принадлежитъ къ числу дурныхъ колесныхъ. Наконецъ, существуетъ еще одна колесная дорога, идущая *изъ Эчміадзина* по восточнымъ склонамъ Алагеза, черезъ Абаранполь, и выходящая *на ст. Амамлы Делижано-Александропольскаго шоссе.*

Рѣка Араксъ, начиная отъ границы, имѣетъ общее направленіе съ запада на востокъ, почти параллельное Агри-дагскому хребту. До Каракалинскаго поста (ниже Сурмали) она течетъ въ долинѣ съ скалистыми краями, превышающими уровень воды на 2500′ и болѣе. Мѣстами долина имѣетъ характеръ узкой щели, мѣстами же она расширяется; поэтому сплошнаго сообщенія, какъ мы видѣли, по берегу не только не существуетъ, но не имѣется иногда даже и тропы, какъ напр. ниже Каракурта. Въ малую воду рѣка не широка: у Каракурта 29 с., у Каракалинскаго поста 30 с., при теченіи отъ 5—7′ въ секунду. Глубина воды до 7′, но на всемъ протяженіи существуетъ множество бродовъ, такъ напр.

между Сурмали и Каракалинскимъ постомъ, на протяженіи 5 вер., существуетъ 7 бродовъ, которые впрочемъ мѣняются ежегодно. Въ половодье же, въ апрѣлѣ, маѣ и отчасти въ іюнѣ и послѣ дождей всѣ броды уничтожаются и рѣка принимаетъ характеръ бурнаго потока, который способенъ снести всякій мостъ временной конструкціи. Главный притокъ Аракса на этомъ протяженіи—Арпачай, вливается въ него ниже Хаджи-Байрама; по свойствамъ своимъ Арпачай въ нижнемъ своемъ теченіи сходенъ съ Араксомъ, но броды закрываются на менѣе продолжительное время. Ниже Каракалинскаго поста Араксъ изъ узкой щели выходитъ на плоскость, гдѣ онъ течетъ въ низменныхъ берегахъ, образуя множество рукавовъ. Отъ этого же мѣста начинается цѣлая система оросительныхъ канавъ, заполняющихъ треугольникъ между Каракалою, Маркара и Игдыремъ. Канавы эти имѣютъ до 3-хъ саженъ ширины и порядочную глубину, что при отсутствіи мостиковъ составляетъ на столько серьезное препятствіе для всякаго движенія, что и верхомъ проѣхать трудно. При помощи этихъ канавъ тутъ можетъ быть устроено искусственное наводненіе.

На всемъ описанномъ протяженіи Аракса имѣется всего 3 моста: у Каракурта,—строющійся желѣзный, у Кагызмана—жительскій и, наконецъ, мостъ у Маркара, на деревянныхъ сваяхъ, шпренгельной системы, негодный и поддерживаемый только тѣмъ, что подъ шпренгеля подставлены промежуточные устои.

Городъ Эривань, безъ сомнѣнія, составляетъ нашъ операціонный базисъ на этомъ театрѣ. Значеніе его тѣмъ болѣе важно, что онъ является узломъ дорогъ на Делижанъ (103 вер.), на Александрополь (122 в.), черезъ Маркара на Кагызманъ (155 вер.) и на перевалы Агри-дагскаго хребта (отъ 120 до 100 вер.).

Разсмотрѣвъ, такимъ образомъ, послѣдній участокъ

нашей пограничной полосы, мы видѣли, что онъ весьма доступенъ для дѣйствія значительными силами. Пограничный Агри-дагскй хребетъ составляетъ слишкомъ длинную и во многомъ неудобную оборонительную линію, такъ что, по мнѣнію спеціалистовъ, выгоднѣе, съ началомъ кампаніи, вынести центръ обороны впередъ на Діадинскій хребетъ. Какъ бы то ни было, но здѣсь, болѣе чѣмъ гдѣ либо, мы можемъ ожидать встрѣтиться съ противникомъ, превосходящимъ насъ численностью, при чемъ ему представляется такая заманчивая задача, какъ занятіе Эривани и дѣйствія оттуда къ Делижану, т. е. на наше сообщеніе Карса съ Тифлисомъ.

Не смотря однако на то, что мы владѣемъ краемъ уже давно, Эриванскій театръ въ инженерномъ отношеніи вовсе не подготовленъ: городъ Эривань не укрѣпленъ, во всемъ раіонѣ нѣтъ ни одного опорнаго пункта, дороги по преимуществу грунтовыя, даже на Араксѣ существуетъ одинъ лишь мостъ и тотъ ненадеженъ.

Такое состояніе названнаго театра не грозило бы еще явною опасностью, если мы имѣли бы возможность отдѣлить сюда значительныя силы, но на это нельзя расчитывать, а потому тѣ мѣры, которыя въ настоящее время предпринимаются правительствомъ, въ высшей степени цѣлесообразны. Онѣ заключаются въ слѣдующемъ:

Главнѣе всего является необходимость связать Эриванскую губернію съ главнымъ театромъ военныхъ дѣйствій, т. е. съ Карсомъ. Строющееся въ настоящее время шоссе, изъ Кагызмана на Кульпъ и Игдырь, и дорога черезъ Хаджи-Байрамъ и Нахичеванъ въ Карсъ—вполнѣ отвѣчаютъ этой потребности.

Второе обстоятельство, на которое обращено вниманіе—это выборъ мѣстъ для передовыхъ опорныхъ пунктовъ. При этомъ остановились съ одной стороны на Игдырѣ, какъ на самомъ удобномъ для вспомога-

тельной базы пунктѣ, а съ другой—на мѣстности, лежащей нѣсколько ниже Кара-килинскаго поста, извѣстной подъ названіемъ Эшакъ-мейдана. Этотъ послѣдній выборъ мотивируется тѣмъ, что Кара-кала отстоитъ почти въ одинаковомъ разстояніи отъ главныхъ переваловъ: отъ Асланлинскаго—38 вер., отъ Каравансарайскаго—40 вер., отъ Зорскаго—40 вер. и отъ Чингильскаго—47 верстъ, и что это почти единственное удобное мѣсто для устройства моста черезъ Араксъ, съ возведеніемъ котораго Кара-кала является узломъ дорогъ—черезъ Сардаръ-Абадъ на Эривань и по „царской“ дорогѣ на Александрополь; по новому шоссе на Кагызманъ и Игдырь, на Хаджи-Байрамъ, Нахичеванъ и Карсъ; сверхъ того, черезъ штабъ-квартиру Амаратъ на почтовую станцію Маркара и, наконецъ, на главные перевалы.

Эти два пункта—Игдырь и Кара-кала—предположено усилить укрѣпленіями, которыхъ конечно нѣтъ надобности строить въ мирное время, а достаточно намѣтить и подготовить потребныя для этого средства.

Кромѣ означенныхъ мѣръ имѣется въ виду принять еще нѣкоторыя, а именно: 1) улучшить дороги, ведущія къ главнымъ переваламъ: Каравансарайскому и Чингильскому. 2) Улучшить поперечный путь отъ Оргова черезъ Таузкуль, до Ахтинскаго перевала. 3) Наконецъ, нашъ операціонный базисъ въ этомъ раіонѣ—Эривань (или какой либо сосѣдній пунктъ, наприм. Кинакиры) не можетъ быть оставленъ открытымъ. Предполагаемое устройство здѣсь штабъ-квартиры, по крайней мѣрѣ для полка пѣхоты и нѣсколькихъ батарей артиллеріи, составляетъ уже шагъ къ осуществленію этого.

